

DE LA RESPONSABILITÉ

DANS LE

Transport des Voyageurs

PAR CHEMINS DE FER

Thèse pour le Doctorat en Droit
présentée et soutenue le 30 mai 1938 à 13 h. 30

PAR

Roger DENOIT

Président : M. MOREL, Professeur.
Suffragants { MM. HAMEL, Professeur.
 AMIAUD, Professeur.

PARIS

ÉDITIONS A. PEDONE

LIBRAIRIE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

—

1938

DE LA RESPONSABILITÉ
dans le Transport des Voyageurs
PAR CHEMINS DE FER

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.*

DE LA RESPONSABILITÉ

DANS LE

Transport des Voyageurs

PAR CHEMINS DE FER

Thèse pour le Doctorat en Droit

présentée et soutenue le 30 mai 1938 à 13 h. 30

PAR

Roger DENOIT

Président : M. MOREL, Professeur.
Suffragants { MM. HAMEL, Professeur.
 AMIAUD, Professeur.



PARIS
ÉDITIONS A. PEDONE

LIBRAIRIE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, rue Soufflot, 13

—
1938



INTRODUCTION

La question de la responsabilité dans le transport des voyageurs est un des sujets les plus intéressants mais des plus vastes, aussi convient-il d'en bien fixer les limites.

Divers ouvrages, assez anciens d'ailleurs, ont traité en se plaçant sur le plan purement juridique de la responsabilité du voiturier dans les accidents de voyageurs et ont discuté assez longuement de la nature de cette responsabilité.

Nous n'envisagerons, que le transport des voyageurs par chemins de fer exclusivement, laissant de côté tout ce qui concerne le transport des marchandises et des bagages et tout ce qui n'a pas trait au contrat de transport par chemins de fer. Mais, étudiant alors tous les incidents litigieux que peut faire naître ce contrat, nous examinerons aussi bien les obligations du voyageur durant son voyage que la responsabilité du chemin de fer à la suite d'un retard ou d'une correspondance manquée.

Reprenant ensuite la question des accidents, nous ajouterons à l'étude de la responsabilité de l'administration du chemin de fer dans les accidents collectifs, tels le déraillement ou le tamponnement, celle qui résulte des accidents individuels, accidents de tous les jours et qui surviennent lors de la traversée des voies, lors d'une descente de wagon, lors de la fermeture d'une portière...

Nous aurons toutefois bien soin de rester toujours dans la limite du contrat de transport — dont il nous faudra préciser la période d'exécution, ce qui nous évitera de parler de certains accidents ferroviaires tels ceux survenant à des passages à niveau et qui, n'intéressant pas le transports de voyageurs, sont en dehors de notre sujet.

Négligeant ensuite les luttes doctrinales qui se sont d'ailleurs apaisées depuis le fameux arrêt de la Cour de Cassation du 21 novembre 1911 et qui met à la charge du Chemin de fer l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, nous ne nous occuperons que du côté pratique et moderne de la question.

Mais nous n'oublierons pas que le meilleur moyen de juger le présent est de songer à l'avenir. Aussi nous aurons à nous demander si à cette obligation de sécurité qui, fermement établie jusqu'à ces derniers jours, commence peu à peu à glisser de son assise, il ne conviendrait pas de substituer une obligation légale, du moins justement limitée.

Nous terminerons par un problème fort intéressant et qui passionne l'opinion publique, à savoir les moyens de sécurité à utiliser pour assurer l'existence des voyageurs contre les risques du transport par chemins de fer.

Enfin notons que, vu son ampleur, nous limiterons le plan de notre travail aux chemins de fer français, sans préjudice, toutefois, de la Convention Internationale de Berne.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

L'objet de notre ouvrage est « la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemins de fer », mais, avant d'entrer dans le cœur même du sujet, il nous semble utile de consacrer quelques pages à l'histoire du transport par chemins de fer et à son développement.

Après, nous aborderons l'étude beaucoup plus importante de la formation du contrat de transport des voyageurs.

Ainsi, nous semble-il, il sera plus intéressant et plus vivant d'étudier cette question si pratique de la responsabilité lorsqu'elle aura été située dans son cadre.

SECTION I. — Le transport des voyageurs par chemins de fer : Historique et Développement.

§ 1. — *Historique du transport de voyageurs par chemins de fer.*

C'est le 15 septembre 1830 que fut inaugurée la première ligne de chemins de fer à traction de locomotives entre Liverpool et Manchester (1).

En France, les premières concessions de chemins de fer remontent à 1823 et 1827, époque à laquelle avait été décrété l'établissement de lignes destinées à relier Saint-Etienne aux deux grandes voies navigables du Rhône et de la Loire. Mais les moyens de traction les plus étranges et les plus variés y étaient utilisés.

Aussi, ce ne fut guère qu'en 1832 que fonctionna pour

(1) Les notes historiques sont extraites de : HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER. *Larousse Mensuel*, 1935-1937, p. 733. — COLSON, *Abrégé de législation des Chemins de fer*, p. 1.

la première fois en France, sur la ligne de Lyon à Saint-Etienne, une véritable locomotive, celle de Marc Seguin, munie d'une chaudière tubulaire donnant une plus forte production de vapeur et par suite de puissance que les machines anglaises du type Stephenson. Ces trains fort irréguliers servaient surtout au transport de charbon ; rares étaient les fois où l'on accrochait une diligence pour voyageurs.

Si bien, que le premier véritable chemin de fer à voyageurs, œuvre d'Emile Péreire, ne fut inauguré que le samedi 26 août 1837 sur la ligne de Paris à Saint-Germain.

Cet événement fit sensation et donna lieu à des comptes rendus enthousiastes :

« Paris, disait Jules Janin dans le *Journal des Débats*, vient de s'enrichir d'une gloire nouvelle, la même année qui lui a donné l'obélisque de Louqsor et l'Arc de Triomphe de l'Etoile lui donne encore un chemin de fer. Hier encore, pour aller à Saint-Germain c'était un voyage, aujourd'hui, il ne s'agit plus que de sortir de sa maison. »

Seulement, malgré le succès de l'entreprise (on compte en effet 500.000 voyageurs transportés du 26 août au 31 décembre 1837), bien des préjugés étaient encore à vaincre.

A cette époque du Romantisme et des diligences, on se croyait arrivé au dernier mot du progrès avec les malles-poste qui accomplissaient régulièrement leurs 12 à 15 kilomètres à l'heure ; et ce n'est pas sans inquiétude, ni même sans indignation, que l'homme de 1830 est prêt à accepter ce « nouveau venu », né de la découverte du rail en fer laminé et de la locomotive à vapeur.

Thiers, Arago, Vigny, dont on relève ces vers dans la *Maison du Berger* :

Sur le taureau de fer qui fume, souffle et beugle
L'homme a monté trop tôt. Nul ne connaît encor
Quels orages en lui porte ce rude aveugle,
Et le gai voyageur lui livre son trésor,
Son vieux père et ses fils, il les jette en otage
Dans le ventre brûlant du taureau de Carthage.

lancèrent, entre autres, des attaques passionnées contre ce qu'on appelait « les deux tringles de fer parallèles ».

Mais l'attrait du risque peut-être, l'attrait de la vitesse sûrement, alliés aux besoins du commerce qui ne pouvait être que favorisé par ce nouveau mode de locomotion, changèrent bien des opinions.

Lamartine, qui avait une claire vision de l'avenir des chemins de fer, s'écriait déjà à la Chambre : « Il s'agit des plus grandes affaires qu'un pays ait jamais eues à mener à fin, de se créer par routes de fer une sociabilité politique, commerciale, militaire, industrielle, dont nul ne peut calculer ici la portée.

« C'est la conquête du monde, des espaces, du temps ; cela multiplie à l'infini les faces de l'industrie humaine.

« C'est l'inconnu, mais l'inconnu certain. »

Cette vision devait rapidement devenir réalité, et en quelques dizaines d'années allait s'accomplir la plus formidable évolution qu'il soit possible d'imaginer tant dans le monde des transports que dans l'histoire économique, politique et sociale.

§ 2. — Développement et importance du transport par chemins de fer.

C'est la loi du 11 juin 1842 (1) qui, dans un but d'intérêt national, décida après de nombreux tâtonnements l'établissement du système qui constitue encore l'ossature remarquablement rationnelle du réseau français.

De grandes lignes convergeant à Paris rayonnent vers la frontière belge, le littoral de la Manche, l'Océan, les Pyrénées, la Méditerranée, les Alpes, la frontière allemande et le centre de la France.

Le régime financier avait été en outre précisé.

Dès lors les bases sont jetées et si divers décrets, lois, circulaires ou conventions sont à citer par la suite, entre autres : la loi du 15 juillet 1845, les Conventions fondamentales de 1883, le décret du 11 novembre 1917 et la convention du 28 juin 1921 ratifiée par la loi du 29 octobre 1921, ils ne firent que préciser ou moderniser celles-ci.

Ce n'est que dans les toutes dernières années et même

(1) COLSON, *op. cit.*, p. 3.

ces derniers mois, que les changements les plus importants devaient être opérés dans le régime des chemins de fer.

C'est d'abord, sur le plan international, les Conventions de Berne (C. I. V. pour les voyageurs et C. I. M. pour les marchandises), qui, entrées en vigueur le 1^{er} octobre 1928, ont fait l'objet d'une révision sous le nom de texte de la Conférence de Rome en 1934, et qui ont donné un essor incomparable aux relations commerciales des divers pays.

C'est enfin le décret du 31 août 1937, qui, portant sur la réorganisation du régime des chemins de fer, substitue aux six anciennes compagnies, pour l'exploitation de leurs réseaux, la Société Nationale des Chemins de fer français.

Il projette en même temps l'établissement d'une coordination du rail et de la route.

Mais, si la réglementation des réseaux ne subissait somme toute que bien peu de modifications importantes dans l'histoire de ce dernier siècle, il n'en n'était pas de même de l'intensité du trafic et de l'étendue des lignes qui ne firent que croître d'année en année.

Tandis que pour la période s'étendant de 1855 à 1859, on note pour un réseau de 7.350 km. une circulation à toutes distances de 41,7 millions de voyageurs, c'est 244 millions qu'il faut compter en 1890 pour un réseau de 33.350 km. et 782 millions en 1929 pour une longueur de 42.000 km.

D'autre part, alors que le nombre des voyageurs kilométriques est de 328 millions en 1846, il est de 7.137 millions en 1886 et de 19.200 millions en 1913 pour être porté en 1935 à 22.542 millions, tandis que le chiffre record semble être celui de l'année 1925 avec 29.812 millions (1).

Le plus remarquable d'ailleurs dans cette évolution, c'est que la sécurité n'a pas été sacrifiée à la vitesse, ni au développement du trafic. A l'époque des malles-poste et des messageries générales et nationales, il faut compter pour la fraction 1846-1855 (2) : 1 voyageur tué sur 355.000

(1) GODFERNEAUX, *Les grands réseaux des Chemins de fer français*.

(2) VANSTEENBERGHE, *Les accidents de voyageurs*, p. 5, note 2.

et 1 blessé sur 30,000 ; tandis que de 1834 à 1875, années des premiers chemins de fer, on note : 1 tué sur 5.188.490 et 1 blessé sur 580.500 voyageurs transportés.

Aujourd'hui, il résulte d'un rapport sur l'évolution des Grands Réseaux de Chemins de fer présenté le 25 mai 1936 par M. Chautemps, ministre des Travaux publics, à M. Sarraut, président du Conseil des Ministres, que pour l'année 1935 (dernière citée), 7 voyageurs ont été tués et 49 blessés dans les accidents de trains, soit un rapport de 0,0003 tués par million de voyageurs kilométriques et 0,0274 blessés.

La sécurité plus grande, la multiplication de services réguliers (et ce n'est pas un minime avantage que d'avoir la certitude en se rendant à tel endroit, à n'importe quel jour, de pouvoir profiter d'un convoi en partance) ne furent pas les seules améliorations qu'apportèrent les chemins de fer au transport de voyageurs. ⁷

Sans remonter aux temps préhistoriques, il suffit de constater que la distance Paris-Marseille qui était accomplie à la fin de l'Ancien Régime à la moyenne de 3 à 4 km. à l'heure et nécessitait 13 journées de voyage, était assurée en 38 heures par les express de 1854 et en 9 heures par le rapide Paris-Côte-d'Azur de 1938.

Le prochain train aérodynamique Paris-Nice, qui sera le plus rapide d'Europe sur cette distance, accomplira les 1.088 km. du parcours en 11 heures, alors qu'aujourd'hui l'autorail Paris-Le Havre met 1 h. 58 pour parcourir 228 km. soit une moyenne de 115 km. 9.

Mais, en même temps que plus rapides, les transports de voyageurs sont devenus moins coûteux et beaucoup plus confortables.

A l'ère des premiers chemins de fer, les tarifs ferroviaires étaient de 50 % inférieurs à ceux du roulage.

Aujourd'hui, malgré les récentes augmentations (1), le transport par chemins de fer est encore relativement le

(1) Le tarif en vigueur en décembre 1937 qui venait déjà d'être relevé était celui-ci pour les billets simples : 1^{re} classe : 0 fr. 50 par km.; 2^e : 0 fr. 35 ; 3^e : 0 fr. 25 ; mais il a subi en janvier 1938 une augmentation de 0 fr. 08 par km. en 1^{re}, 0 fr. 07 en 2^e, 0 fr. 065 en 3^e.

mode de transport le moins coûteux, surtout si l'on tient compte des nombreux tarifs spéciaux : billets de groupes comportant une réduction de 50 % pour les groupes de 10 personnes ; billets de famille où la réduction est de 75 % à partir de la 3^e personne ; abonnements ; billets de stations climatiques, thermales ou balnéaires.

D'autre part, pour lutter contre le tourisme automobile et l'aviation commerciale, les chemins de fer se sont efforcés de développer outre la vitesse, le confort et la sécurité de leurs wagons.

Cette réforme, particulièrement mise en œuvre dans le domaine des grands trains de luxe, tels ceux mis en service par la Compagnie Internationale des wagons-lits et les grands express Européens où le maximum de confort est assuré, n'a pas négligé pour cela le voyageur de 3^e classe : wagons métalliques et wagons bimétallisés à l'étude.

Pour conclure, nous pouvons constater que l'industrie des transports, languissante durant des siècles, ne s'est vraiment développée que durant ces 50 dernières années, mais que de chemin parcouru depuis et quels progrès réalisés !

Ces progrès qui ont contribué au développement formidable du chemin de fer dans le monde entier, sont dus aux perfectionnements incessants apportés depuis l'origine à l'outillage technique.

Les plus remarquables sont :

1^o Pour les véhicules : la création par l'ingénieur Pullmann, de voitures de grande longueur montées sur bogies, avec couloir intercirculation d'un véhicule à l'autre, et celle du frein continu à air dont le dispositif le plus utilisé est le frein à air comprimé Westinghouse.

2^o Pour les locomotives, le système dit Compound, qui consiste à utiliser toute la force vive de la vapeur, par détentes successives dans des cylindres différents ; ce dispositif a permis d'obtenir les locomotives modernes traînant couramment 500 tonnes à une vitesse de 100 à 120 km.

3^o Pour la circulation sur la voie, l'emploi de signaux

électriques automatiques qui assurent une grande sécurité.

4° L'application de la traction électrique (1).

L'électrification a déjà été réalisée sur les lignes Paris-Vierzon, Bordeaux-Hendaye, la banlieue du réseau Etat, et Paris-Le Mans pour ne citer que les principales lignes.

Mais ces améliorations considérables se voient encore dépassées par les derniers perfectionnements réalisés dans les engins de traction, et qui permettent non seulement d'accroître la vitesse et la puissance, mais aussi de réaliser des économies en combustible.

Ainsi, depuis 1934, on a assisté à une transformation de locomotives à vapeur Pacific, au carénage de machine destiné à donner au train un profil aérodynamique, à l'étude de nouveaux types de locomotives à vapeur : locomotive à chaudière Velox, locomotive à vapeur Buggati, et au développement des engins moteurs autres que les machines à vapeur : locomotive Diesel, locotracteurs. Notons, pour terminer, le développement prodigieux des automotrices à moteur thermique qui peuvent être groupées en automotrices à moyenne vitesse (automotrice sur pneumatiques : Micheline et Dunlop-Fouga et automotrices sur bandages métalliques) et en automotrices à grande vitesse où l'un des derniers modèles, la Bugatti triple à 4 moteurs de 200 CV, offre 160 places assises à une vitesse de 150 km. à l'heure (2).

Mais ce n'est pas seulement une meilleure solution du problème technique qui a contribué au développement du Chemin de fer. La nécessité de parcourir le monde pour découvrir de nouveaux marchés, la recherche de nouvelles relations commerciales ou industrielles, le goût des voyages accru sans cesse chez nos contemporains, tant par les facilités qu'accordent les nouvelles lois sociales sous forme de vacances et congés payés que par l'ingéniosité des réseaux qui mettent en circulation de nombreux trains spé-

(1) LAROUSSE, *op. cit.* Historique, p. 733 et s...

(2) Rapport de M. Chautemps à M. Sarraut, *op. cit.*

ciaux, d'excursion, de week-end ou de tourisme, ont participé aussi à des degrés différents à intensifier le transport des voyageurs par chemins de fer.

Il est bon, en effet, de dire un mot des qualités commerciales des réseaux qui se sont particulièrement révélées dans le développement prononcé de leur publicité et de leurs organisations touristiques : création de bureaux communs à l'étranger (Berne, Bruxelles, Rome, New-York, Londres) en vue d'observer les besoins et désirs de la clientèle lointaine ; propagande dans les grandes manifestations économiques ; foires de Lyon, Bruxelles, Bordeaux, Exposition des Arts décoratifs, Coloniales, Exposition Internationale des Arts et Techniques (Palais des Chemins de fer). Quant au point de vue touristique, la mise en valeur des merveilles de nos sites est poursuivie par les Chemins de fer, dans des conditions chaque jour plus amples et plus parfaites, et le développement de leurs circuits d'autocars est prodigieux. C'est tout un réseau routier qui s'est superposé au réseau ferré : Route des Alpes, des Vosges, du Jura, des Pyrénées, etc...

Mais, il ne faut pas oublier que l'essor considérable qu'a pris l'industrie des transports a la même origine que la révolution économique et industrielle qui a marqué le milieu du *xix^e* siècle : la découverte de la vapeur utilisée comme force motrice.

C'est son application aux véhicules de toute nature qui a donné au contrat de transport des voyageurs son aspect nouveau, l'a popularisé, et a marqué l'origine de la discussion juridique que nous abordons dans le domaine du transport par chemins de fer.

SECTION II. — Du contrat de transport des voyageurs par chemins de fer.

L'étude du contrat de transport est essentielle pour notre sujet (1). On ne peut même parler de responsabilité dans

(1) Voir thèse KOFFLER, *La détermination juridique du contrat de transport*.

le transport des voyageurs sans savoir ce qu'est ce contrat. C'est même d'autant plus nécessaire que depuis un arrêt de la Cour de Cassation rendu le 21 novembre 1911, en matière d'accidents, la responsabilité est devenue contractuelle.

§ 1. — *Réglementation du contrat de transport de voyageurs par chemins de fer.*

Le contrat de transport de voyageurs est la convention par laquelle le voiturier s'engage envers une personne, moyennant rétribution, à la transporter dans un temps donné en un point déterminé.

Ce contrat qui intervient, dans notre cas, entre un individu quelconque désireux de voyager et désormais la Société Nationale des Chemins de fer (S. N. C. F.), ne se trouve pas défini dans nos lois. La définition que nous avons donnée est celle qu'a consacrée la jurisprudence. Alors, en effet, que le transport est peut-être l'opération la plus fréquente de nos jours, alors que chacun de nous conclut au moins un contrat de transport par jour en prenant soit le chemin de fer, soit l'autobus, soit le métropolitain, il est remarquable de constater que si l'on consulte aussi bien le Code Civil que le Code de Commerce, le titre « Contrat de transport » n'y figure pas. Ceci peut fort bien se comprendre : nos Codes datent de 1804 et 1807 et, à cette époque, les transports étaient loin d'avoir dans la vie sociale l'importance qu'ils ont aujourd'hui (1). Ce qui s'explique moins bien, c'est qu'aucune loi postérieure n'en soit venue fixer la terminologie et la réglementation.

Nous avons cependant quelques règles générales concernant le contrat de transport : ce sont, outre les articles visant le droit général des contrats, les articles 1782 et suivants du Code Civil concernant les voituriers par terre et par eau, et l'article 107 du Code de Commerce. Seulement ces articles qui, sans le nommer, traitent du con-

(1) CALOT, *Cours de droit commercial à l'usage des Agents de Chemins de fer*, p. 29.

trat de transport, ne s'occupent que du transport des marchandises et encore aussi bien du transport par chemins de fer que de tout autre effectué par terre, eau ou air.

C'est cette lacune, concernant le contrat de transport de voyageurs par chemins de fer, qu'il nous faut combler en essayant de préciser sa nature, ses caractères et sa formation.

Si le pouvoir législatif est demeuré inerte et si nous n'avons à notre disposition sur cette matière aucune règle précise, nous ne manquons pas, par contre, de documents épars dans différents tarifs, décrets ou autres circulaires qui peuvent aider à sa réglementation et qui sont dus au pouvoir exécutif et à l'administration.

Ces textes sont : les conditions générales d'application des tarifs généraux G. V. et les conditions particulières aux tarifs spéciaux de voyageurs, traduction pour le Public du Cahier des Charges.

Ces conditions, déclare M. Calot (1), qui sont réputées avoir force de loi d'après la Cour de Cassation, s'imposent au même titre que les termes d'une loi à la fois au transporteur et au public. C'est pourquoi le chemin de fer peut en revendiquer le bénéfice pour défendre ses droits contre le Public devant les Tribunaux ; le Public, de son côté, peut en revendiquer l'application contre le chemin de fer et demander des dommages-intérêts lorsque l'exécution du contrat n'a pas été conforme aux principes inscrits dans les diverses conditions d'Application.

A ces textes, qui ont posé les principes de base du contrat de transport par voies ferrées, nous pouvons ajouter diverses dispositions du fameux décret du 11 novembre 1917 sur la police, sûreté et exploitation des Chemins de fer et celles énumérées dans le Livret horaire de chaque réseau.

Le contrat de transport de voyageurs par chemins de fer est enfin soumis aux conditions générales de validité des contrats, c'est-à-dire :

1^o A la nécessité d'un consentement non vicié, articles 1109 et suivants du Code Civil ;

(1) CALOT, *op. cit.*, p. 39.

- 2° A la capacité des parties, articles 1124 et suivants ;
- 3° A l'existence d'un objet, article 1126 et suivants ;
- 4° A l'existence d'une cause licite, articles 1131 et suivants.

§ 2. *De la nature du contrat de transport par chemins de fer.*

Les auteurs se sont demandé quelle était la nature exacte des opérations du transporteur par voies ferrées. D'aucuns y ont vu un louage d'ouvrage, et c'est l'opinion généralement consacrée (1) : le voiturier se charge, moyennant un prix déterminé, d'effectuer un certain travail qui est précisément l'acte de transport. D'autres ont voulu associer à ce louage d'ouvrage ou d'industrie un louage de choses (2) : une voiture et une place doivent être mises à la disposition du voyageur qui serait en quelque sorte le locataire du Chemin de fer. Cette opinion, qui pouvait surtout s'expliquer et présenter quelque intérêt à une époque où les droits des voyageurs étaient insuffisamment protégés, n'a plus le même succès depuis qu'a été inséré dans le décret du 1^{er} mars 1901, l'article 58 déclarant qu'il est défendu de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur. De même, le cas du voyageur qui, muni d'un billet, ne trouve pas de place dans le train qu'il doit prendre, se trouve réglé par le décret du 11 novembre 1917.

Ce louage de choses peut d'ailleurs se confondre dans une certaine mesure avec le louage d'ouvrage : par ce dernier, le Chemin de fer doit assurer le transport, c'est même l'acte essentiel et peu importe les procédés à utiliser pour le mener à bien.

Il est donc évident que si la chose (en l'occurrence un train pour assurer le voyage) fait défaut, l'acte de transport lui-même ne peut être réalisé ; d'autre part, si le voyageur ne trouve pas de place, ce sont les obligations du

(1) BAUDRY-WAHL, *Du louage*, t. II, p. 821. — RENAULT et LYON-CAEN, *Traité*, 5^e édit., n° 701. — SOURDAT, *Traité de la responsabilité*, t. II, 5^e éd., n° 976. — COLIN et CAPITANT, *Traité de droit civil*, t. II, p. 563, 580 et s.

(2) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 24.

Chemin de fer à l'égard de la personne du voyageur qui sont inexécutées.

En vérité, cette discussion nous semble inutile : le contrat de transport par Chemins de fer n'est ni un louage d'ouvrage, ni un louage de chose, ni les deux à la fois, c'est un contrat bien distinct de tous les autres. Il a ses formes propres, mais ces formes résultent malheureusement non pas d'un texte légal unique, mais de divers documents épars ; ceci favorise la discussion et constitue un inconvénient, mais « permet aussi d'assurer à cette réglementation plus de souplesse d'adaptation à l'évolution du progrès » (1).

Toutefois, si l'on veut absolument cataloguer le transport de voyageurs par Chemins de fer, on peut le ranger, quoique gardant sa personnalité propre — ayons soin de le dire — dans la catégorie du louage d'ouvrage (article 1779 du Code Civil), et le rattacher, telles les autres variétés de transport, à la notion générale d'entreprise (2). C'est ce que fait d'ailleurs la jurisprudence, qui le définit encore ainsi dans un arrêt de Lyon, 9 avril 1930 (*Moniteur judiciaire de Lyon*, 5 mai 1931).

De cette assimilation, nous allons d'ailleurs pouvoir tirer plus facilement les caractères de notre contrat.

§ 3. — De ses caractères.

C'est d'abord un contrat civil, commercial ou mixte, suivant les cas et le point de vue où l'on se place. Commercial à l'égard du Chemin de fer, il ne sera le plus souvent que civil pour le voyageur ; cependant, il deviendra commercial à son égard lorsque le voyage entrepris se rapportera à son commerce.

C'est ensuite un contrat consensuel, synallagmatique et onéreux.

Onéreux, car, même dans le cas où des faveurs ont été accordées par le Réseau (permis de circulation gratuite à

(1) CALOT, *Cours de droit commercial*, p. 35.

(2) Thèse ROGER, *Limitation conventionnelle de la responsabilité dans le contrat de transport*, p. 280.

un agent), l'avantage matériel qui en résulte n'est qu'une partie du traitement (1).

Synallagmatique, car il engendre des obligations réciproques à la charge de chacune des parties : le Chemin de fer s'oblige à transporter le voyageur à la destination choisie, le voyageur s'engage, en échange, à payer le prix du billet et à accepter les conditions du voyage.

Consensuel enfin, car, nous dit Josserand, l'opération est conclue lorsque les deux parties sont tombées d'accord sur les prestations qui leur incombent, ce qui suppose en fait une sollicitation de la part du Chemin de fer et une acceptation du côté du voyageur.

Seulement, le caractère consensuel est discuté.

Certains auteurs, en étudiant la formation du contrat de transport de voyageurs, y voient un contrat réel.

L'article 4 du tarif G. V. ainsi conçu : « le transport de voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. Le paiement est constaté par la délivrance du billet », semble autoriser une telle opinion. Ce serait la remise préalable de l'argent au guichet, acte essentiel, qui donnerait au contrat ce caractère réel (2).

Il est facile de réfuter ces arguments. L'article en question, ainsi que l'affirme Josserand, n'est qu'une mesure de police intérieure des Chemins de fer, destinée à prévenir les fraudes possibles, et nul doute que le contrat doive être considéré comme conclu lorsqu'un voyageur pressé monte dans une voiture sans billet à la condition que le chef de train prévenu ait accepté. Le consentement de l'agent fait exceptionnellement renoncer le réseau à la règle protectrice établie dans son intérêt.

D'autre part, cette théorie arriverait à faire dépendre le caractère consensuel ou réel du contrat de la personnalité du voiturier. Les compagnies de tramway, notamment, n'exigent pas la délivrance préalable d'un billet. Le

(1) Thèse BENARD, *De la responsabilité civile dans les accidents de voyageurs*, p. 17.

(2) JOSSERAND, *Des transports*, nos 75-80; BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL, *Traité du contrat de louage*, p. 272.

(3) LYON-CAEN et RENAULT, p. 685, note 1.

voyageur doit d'abord monter, il paie ensuite ; il en est de même pour les autobus. Or, il n'y a aucune raison de faire une distinction entre la nature du contrat de transport par chemins de fer et la nature du contrat de transport par tramways.

D'autres auteurs affirmant toujours le caractère réel du contrat de transport par chemins de fer, ont tiré par contre cette idée, du fait que le contrat se réaliserait par l'embarquement du voyageur dans la voiture ; jusque-là il n'y aurait qu'une promesse de contrat (1).

Ces auteurs, à notre avis, semblent confondre la formation du contrat et l'exécution du transport. Le contrat se forme, ainsi que nous allons le montrer, par l'accord des volontés. Quant au transport proprement dit, il s'exécute par l'embarquement du voyageur. Ces deux moments sont intéressants à distinguer car, et nous le montrerons, avant même la montée dans le train, dès le début d'exécution du contrat, le chemin de fer est présumé responsable et tenu d'une obligation de sécurité, du moins d'après le principe posé par la Cour de Cassation le 21 janvier 1913.

D'ailleurs, pour ranger le contrat de transport parmi les contrats réels, il faudrait faire passer au deuxième plan le grand principe dominant du droit français, qui considère que le simple accord des volontés suffit à obliger, et considérant alors le voyageur comme une chose, ce serait par la remise de ce colis humain au chemin de fer que le contrat se réaliserait. Tant que le voyageur ne serait pas installé dans le train il n'y aurait qu'une promesse de contrat. Cette opinion, déjà très contestable, perd encore de sa valeur si l'on songe que le contrat de transport est généralement considéré comme une variété du louage d'ouvrage ; or, le louage d'ouvrage est un contrat consensuel (2).

Enfin, Roger (3) prétend que l'opération serait à la fois consensuelle et réelle ; ce serait évidemment un moyen de concilier les deux thèses, mais nous ne pouvons que

(1) LYON-CAEN et RENAULT, n° 706. — LE ROY, *Du contrat de transport des passagers par mer*, p. 13 et suiv.

(2) M. MOREL, *Cours de droit civil*, 1933-1934, II^e année, p. 161.

(3) ROGER, *Manuel des Transports*, II^e édition, n° 99.

répéter la critique de Josserand à ce sujet : on ne voit pas comment une convention pourrait être à la fois consensuelle et réelle. Il faut choisir entre ces deux opinions ; si le contrat est réalisé par l'échange des consentements, il est inutile d'y ajouter un deuxième mode de formation. En réalité, comme le dit fort justement Vansteenberghé (1), le contrat de transport rentre dans la catégorie des contrats innomés *do ut facias* qui, réels en droit romain et n'y acquérant force obligatoire que par un commencement d'exécution, sont consensuels en droit français et se forment dès le jour de la convention.

Quelle est donc la difficulté qui empêche d'admettre au premier abord le caractère consensuel de notre contrat ?

Tout simplement ceci. Le consentement du chemin de fer existant à l'avance et résultant des offres qu'il fait au public par voies d'affiches, l'offre est générale et indéterminée. Les conditions de la convention ne sont pas, comme dans tout autre contrat consensuel, débattues contradictoirement et simultanément. Le transport est effectué aux conditions des tarifs publics et soumis au contrôle de l'Autorité publique : elles sont à prendre ou à laisser. Nous sommes dans le domaine du contrat d'adhésion. Or, dans ce domaine, il est plus délicat de fixer la conclusion du contrat car il faut un acte matériel du cocontractant qui marque nettement son intention d'accepter. Mais dès que cet acte aura été accompli, l'accord des volontés sera réalisé et le contrat formé sans aucune autre formalité juridique.

Cet acte se traduit en matière de chemins de fer par la demande du billet au guichet, démarche rendue nécessaire par l'importance de l'entreprise qui exige une organisation spéciale.

Seulement, si l'acceptation se manifeste théoriquement de cette manière, elle peut aussi revêtir une autre expression. Elle peut simplement se traduire par la montée dans une voiture, ce cas sera toutefois exceptionnel dans les

(1) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 45.

chemins de fer et ne se produira qu'aux gares peu importantes, mais il en sera toujours ainsi pour les tramways et autobus.

Nous pouvons donc conclure, en disant que le contrat de transport par chemins de fer qui exige un accord des volontés des deux parties en présence, voyageurs d'une part, Société Nationale de l'autre, est bien consensuel. Il est parfait par ce seul consentement. Le billet n'est en effet qu'une sorte d'écrit dressé pour faciliter la preuve du paiement du transport. Il est destiné à tarir toute difficulté à ce sujet en extériorisant l'acceptation du voyageur pour un parcours déterminé et dans des conditions (classe, jour de départ, etc...) qu'il a choisies.

§ 4. — *Des limites d'exécution du contrat de transport de voyageurs par chemins de fer.*

La nature de la responsabilité du Chemin de fer étant contractuelle, même en cas d'accidents de voyageurs depuis les arrêts déjà cités de la Cour de cassation de 1911 et 1913, il importe de préciser maintenant quelles sont les limites d'exécution du contrat, puisque, dès le début d'exécution de celui-ci, tout fait dommageable dont le voyageur aura à se plaindre est susceptible de faire jouer la présomption de responsabilité du transporteur.

Mais à quel critérium reconnaître que l'exécution du contrat de transport est commencée ou terminée (1) ?

Pour les voyages en autobus, tramways ou taxis, la période d'exécution du contrat de transport se confond avec l'exécution du transport lui-même et se limite au laps de temps pendant lequel le voyageur se trouve dans le véhicule. Elle commence à son entrée, se prolonge en cours de route pour prendre fin à l'instant précis où il quitte la voiture.

En est-il de même pour le Chemin de fer ? Cette question tient à ce qu'entre le moment où le voyageur s'est présenté au guichet de la gare de départ et celui où il

(1) VANSTEENBERGHE, p. 50. — VASILIU, thèse : La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport des voyageurs, p. 52 et suiv.

monte dans son compartiment s'écoule un certain temps variable avec l'importance de la gare : c'est le passage au contrôle, l'acheminement vers les quais...

Que faut-il alors décider ?

La majorité des auteurs et la jurisprudence répondent que la période d'exécution du contrat commence avec la prise du billet et dès que le voyageur a été autorisé à pénétrer à l'intérieur de la gare de départ ; il se termine au moment où le billet a été remis à la sortie de la gare d'arrivée.

Autrement dit, dès que le voyageur est passé au contrôle et a fait poinçonner son billet, puisque c'est à cette seule condition qu'on l'autorise à s'acheminer vers les quais, il abandonne sa liberté d'action (1) et se soumet, désormais, aux règlements intérieurs du Réseau. Cette qualité de voyageur qui comporte, en raison du caractère synallagmatique du contrat, des obligations qu'il doit respecter, il l'a acquise de son plein gré et aussitôt qu'il a entendu commencer son voyage. En échange il bénéficiera désormais de la sécurité que lui doit le Chemin de fer, car, celui-ci en perforant le billet par l'intermédiaire de son agent, s'est grevé d'une présomption de responsabilité dont il ne pourra désormais se décharger qu'en invoquant une cause étrangère qui ne peut lui être imputable.

En ce sens, nous avons une décision récente de la Cour d'Appel de Paris du 9 mars 1934 (2) qui déclare : « Le contrat de transport en matière de chemins de fer commence au moment précis où le voyageur a été régulièrement muni d'un titre de parcours et ne prend fin que lorsque ce voyageur, arrivé à destination, a remis à l'employé à ce spécialement préposé le titre de parcours dont il s'agit ; qu'il suit de là que le contrat de transport doit produire effet, non seulement quand le voyageur prend place dans un train, mais encore dès qu'il a franchi l'enceinte réservée aux personnes munies d'un titre de circulation. »

(1) Cour Bruxelles, 30 décembre 1910 (*B. A.* 1912-2-177).

(2) *Gaz. Pal.*, 1934-2-380.

Cette opinion qui avait déjà fait l'objet de nombreux arrêts antérieurs (1), fut encore confirmée par la Cour de Lyon le 28 novembre 1934 (*Moniteur Judic.*, Lyon, 12 mai 1936).

Et c'est évidemment la solution qu'il s'imposait de donner. Du moment que la jurisprudence a consacré, le 21 janvier 1913, que, par la remise du billet, le Chemin de fer est tenu de conduire le voyageur sain et sauf à destination, cette obligation de sécurité doit commencer dès le moment même où le voyageur se décidant à commencer le voyage se confie au voiturier : c'est-à-dire dès le début d'exécution du contrat et non dès le début du transport.

Le Chemin de fer se voit donc désavantagé en raison même de l'importance de son entreprise et de l'aménagement spécial qu'il offre aux voyageurs avant ou après leur séjour dans les voitures (salles d'attente, buffet). Contrairement aux autres modes de locomotion, le fonctionnement régulier de l'exploitation comporte en effet ici trois phases distinctes :

— la prise du billet : formation du contrat par l'extériorisation de la volonté du voyageur qui accepte l'offre de transport du Chemin de fer ;

— le passage au contrôle : commencement d'exécution du contrat (le voyageur marque l'intention qu'il a de commencer le voyage en se confiant au transporteur) ;

— la montée dans le wagon : début du transport proprement dit.

Cette distinction permet de charger le Chemin de fer de son obligation d'amener le voyageur sain et sauf à destination dès la deuxième phase.

Seulement, précisons que la présomption de responsabilité du Chemin de fer pourra se voir souvent écartée : en effet, le voyageur n'ayant pas encore embarqué, les seuls accidents à craindre sont les accidents individuels, tels ceux

(1) Lyon, 12 mars 1921 (*D. P.* 1922-2-168) ; Cas. Civ. 28 février 1923 (*D. P.* 1923-1-209 ; note Roger) ; Poitiers, 15 avril 1924 (*G. P.* 1924-2-91) ; Cas. Civ., 6 juillet 1925 (*D. P.* 1925-1-233) ; Trib. Comm. Seine, 7 décembre 1931 (*G. P.* 1932-1-383).

survenant lors de la traversée des voies, lors d'une chute dans un escalier, dus souvent à une faute de la victime.

D'autre part, nous devons signaler que, si, en principe, le début d'exécution du contrat commence toujours par le passage au contrôle de la gare de départ et prend toujours fin par la remise du billet à la gare d'arrivée, un courant nouveau de jurisprudence, sans vouloir porter atteinte à ces limites, disons-le bien, arrive néanmoins, pratiquement, à en réduire les effets, en laissant à la charge du voyageur la responsabilité de ses faits et gestes durant les moments où il ne se trouve plus dans la voiture. Ce n'est pas juridiquement la consécration de la théorie que nous avons rejetée et qui aurait voulu voir le contrat de transport ne produire d'effets qu'au moment de l'embarquement, du voyageur (ce qui nous ramènerait à la notion de contrat réel), mais une simple limitation de l'étendue de l'obligation de sécurité, que l'on commence à estimer par trop arbitraire, et de laquelle on veut écarter certains types d'accidents.

Ceci vient d'être affirmé par le Tribunal Civil de Compiègne (14 mars 1933 : non publié) (1) qui déclare :....

bien que l'exécution du contrat de transport commence à la remise du billet à la gare de départ et s'achève par sa restitution à la gare d'arrivée, le voyageur demeure responsable de ses faits personnels, notamment du faux mouvement qui le fait tomber de la plate-forme d'un wagon... ;

et mis encore récemment en application par un arrêt de la Cour d'Appel de Rouen : 18 janvier 1938 (non publié) :

attendu qu'il s'ensuit que l'Administration des Chemins de fer n'est pas responsable... qu'on ne saurait invoquer l'inexécution du contrat de transport, le fait de descendre d'un train étant essentiellement personnel au voyageur et n'étant pas susceptible de se rattacher à l'exécution du contrat... ;

(1) La jurisprudence inédite nous a été communiquée par les services du contentieux commun de la Société Nationale des Chemins de Fer

et par une sentence de la Justice de Paix de Joinville (Haute-Marne) : 22 janvier 1937 (non publié) :...

la responsabilité contractuelle du transporteur ne joue que lorsque le voyageur a pris place dans une voiture, elle cesse pendant les arrêts aux gares intermédiaires...

Nous aurons loisir de retrouver cette question de la limitation du champ d'application de la présomption de responsabilité.

Pour l'instant, il nous faut, après avoir brièvement étudié le contrat de transport, s'intéresser à ses premiers effets, à savoir, les obligations qu'il impose au voyageur, celles-ci constituant les conditions même d'exécution du voyage, au cours duquel nous verrons naître les faits qui peuvent entraîner la responsabilité du Chemin de fer.

CHAPITRE PREMIER

DES OBLIGATIONS DU VOYAGEUR ET DES CAS OÙ SA RESPONSABILITÉ PEUT ÊTRE ENGAGÉE.

La Responsabilité du chemin de fer, qu'il s'agisse d'incidents : retards, manque de places... ou d'accidents, est en principe contractuelle.

Il importe donc d'étudier dans un chapitre spécial les conditions qui permettront à cette responsabilité de jouer : ce sont les obligations du voyageur.

En effet, le contrat de transport étant synallagmatique, il est évident que la responsabilité du Chemin de fer ne saurait jouer que si le voyageur n'a pas lui-même manqué ses devoirs.

Mais si l'étude des obligations du voyageur est déjà intéressante en tant que susceptible d'influer sensiblement sur la responsabilité du transporteur, elle présente en outre un intérêt tout particulier par le fait qu'en violant ses obligations, le voyageur se verra lui-même déclaré responsable en vertu de la loi de 1845. Ce qui va nous amener à toucher à la police des Chemins de fer.

SECTION I. — Importance du décret du 11 novembre 1917 et caractère des obligations du voyageur.

Le texte fondamental des obligations du voyageur est l'article 78 du décret du 11 novembre 1917 (1).

Sur certains points, ce texte a été modifié par quelques

(1) DUVERGIER, *Collection des lois et décrets*, 1917, p. 552.

décrets postérieurs (décrets des 14 août 1921, 21 avril 1928, 14 janvier 1930, 2 mai 1920, 10 août 1920, 22 février 1935).

Néanmoins, le décret de 1917 demeure toujours l'élément capital auquel on doit ajouter toutefois les conditions générales d'application des tarifs G. V. et autres documents analogues.

Il énumère le plus souvent sous forme de défenses impératives les engagements qui lient le voyageur au Chemin de fer : ce sont des obligations de ne pas faire. Le voyageur est un être humain libre de ses faits et gestes et, partant, d'imprudences illicites qu'il convient de limiter.

On ne voit guère comme obligation active que celle de prendre un billet et de le présenter à toute réquisition.

Si la responsabilité du voyageur qui viole ces textes peut être engagée, quelles en seront les conséquences (1) ?

D'abord une sanction civile qui jouera peu souvent.

Le voyageur qui a tiré le signal d'alarme sans motif plausible peut être actionné en dommages-intérêts par ses compagnons de voyage mécontents du retard que leur a causé son initiative fautive. Le recours peut encore jouer dans le cas d'un voyageur qui a vu sa place indûment occupée et qui attaque en justice l'auteur du trouble. Ce sera le domaine de la responsabilité délictuelle reposant sur l'article 1382. Ces faits étant néanmoins assez rares en pratique et n'intéressant en somme que les rapports des voyageurs entre eux, nous ne nous y attarderons guère.

Mais ajoutons, toujours pour la sanction civile, que dans tous les cas où le Chemin de fer aura subi un préjudice il aura droit à la réparation du dommage causé : avant d'être l'objet d'une pénalité, le voyageur qui a voyagé sans billet devra toujours acquitter le prix du transport effectué.

Deux autres sortes de sanction peuvent en outre intervenir.

(1) JOSSERAND, *Les transports*, 2^e édition, p. 860.

§ 1. — *Notion de l'infraction à la police des chemins de fer.*

Nous avons mis en lumière tout à l'heure le caractère impératif des obligations du voyageur, qui se manifeste par ces mots que tout le monde connaît bien et que l'on peut voir dans les compartiments ou accès de gare traduits en toutes les langues : « Il est interdit de... »

Si le voyageur n'obéit pas, il commet alors une infraction à la police des Chemins de fer, sanctionnée pénalement.

Loin de nous l'idée d'étudier les diverses pénalités dont le transport par chemins de fer peut être l'objet.

C'est l'affaire du droit pénal et, quoique très intéressantes, ces questions sont en dehors de notre sujet consacré avant tout à la responsabilité civile, aussi nous ne les étudierons pas.

Cependant, nous ne pouvons laisser dans l'ombre les sanctions qui peuvent entrer en jeu à la suite des obligations établies par voie législative, réglementaire ou contractuelle et qui s'appliquant aux rapports du Chemin de fer et des voyageurs, relèvent bien du domaine du contrat de transport (1).

Disons tout de suite qu'elles peuvent frapper aussi bien le Chemin de fer que le voyageur, et que nous les retrouverons lors de la responsabilité de la S. N. C. F.

Ces sanctions pénales sont prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 ainsi conçu :

Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du Chemin de fer et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de 3 jours à 1 mois (2).

Par application de ce texte fondamental, l'ordonnance

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, n° 992

(2) DUVERGIER, *op. cit.*, 1845, p. 279.

du 15 novembre 1846, dans son article 79, avait décidé que :

Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des Chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les Préfets, pour l'exécution dudit règlement.

Cette disposition fut reproduite dans le décret du 1^{er} mars 1901, et dans celui du 11 novembre 1917.

Ce sont ces textes qui ont institué l'infraction à la police des Chemins de fer.

Lorsque le voyageur aura manqué à un règlement, il encourra une des pénalités prévues. Mais, de quels règlements s'agit-il ?

La jurisprudence attache la sanction édictée par l'article 21 de la loi de 1845 non seulement aux règles de police et de sûreté qui ont fait l'objet d'ordonnances et décrets pris par le Chef de l'Etat, d'arrêtés du Ministre des Travaux Publics, de circulaires ministérielles, d'arrêtés préfectoraux, des décisions rendues pour l'homologation des tarifs préposés mais même aux prescriptions d'ordre purement commercial pourvu qu'elles aient trouvé place dans un décret, ordonnance ou décision ministérielle (telle la mesure qui prescrit au voyageur de se munir d'un billet, ou celle qui interdit de prendre place dans un compartiment d'une classe supérieure à celle à laquelle le billet donnait droit) (1).

La procédure à suivre a été réglementée par les articles 23 et 24 de la loi de 1845, et simplifiée en matière de contraventions par les décrets du 30 juin 1934 et du 26 septembre 1935. Par cette nouvelle procédure, lorsqu'il n'y aura pas fraude caractérisée, il sera possible au voyageur de faire arrêter toute poursuite en effectuant immédiatement entre les mains de l'agent préposé le paiement d'une indemnité forfaitaire.

Les infractions à la police des Chemins de fer sont

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, p. 1059.

normalement de la compétence des tribunaux correctionnels ; toutefois, un décret du 5 novembre 1926 en a attribué aussi la connaissance aux juges de paix, sauf le cas de récidive.

L'action se prescrit par trois ans.

On applique les règles de la complicité en matière d'infractions punies de peines correctionnelles, la Cour de Cassation l'ayant encore confirmé le 21 octobre 1932 (*G. P.* 15 novembre 1932) et l'ayant maintes fois appliqué, notamment dans le cas d'un enfant sans billet (1) ; par contre l'élément essentiel qu'est l'intention n'est pas nécessaire, et la contravention existe même en cas de bonne foi.

C'est pourquoi on s'accorde, tant en jurisprudence qu'en doctrine, à voir dans l'infraction à la police des Chemins de fer un délit participant dans une certaine mesure de la nature des contraventions (2).

§ 2. — *Influence de l'inexécution des obligations du voyageur sur la responsabilité du Chemin de Fer.*

Mais, le fait par le voyageur de manquer à ses obligations, s'il entraîne une sanction pénale assez sévère, jouera aussi, dans certains cas, un autre rôle extrêmement intéressant : l'inobservation des règlements constitue en effet une faute susceptible, en cas d'accident, d'atténuer ou de faire disparaître complètement la responsabilité du chemin de fer vis-à-vis de la victime (3).

Ce sera donc une sorte de sanction indirecte pour le voyageur, car elle ne le frappera que parce qu'elle déchargera d'autant la responsabilité encourue par le Réseau.

Nous allons maintenant passer à l'étude détaillée des obligations du voyageur.

(1) Trib. Corr. Autun, 5 septembre 1925. — S. 1925-II-92.

(2) JOSSERAND, p. 1064.

(3) JOSSERAND, *op.cit.*, n° 831.

SECTION II. — Analyse détaillée des principales obligations du voyageur et des sanctions qui en résultent.

Pour les analyser dans un ordre logique, nous allons supposer que nous accompagnons un voyageur durant son voyage, et que nous assistons aux diverses péripéties qui peuvent en résulter.

§ 1. — *Obligation de prendre un billet et de payer le prix afférent au parcours à effectuer.*

La première condition d'exécution du voyage est définie par l'alinéa I de l'article 78 du décret du 11 novembre 1917 :

Il est interdit aux voyageurs d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet et d'occuper une place d'une classe supérieure à celle à laquelle leur billet leur donne droit ou d'effectuer un parcours supérieur à celui que comporte le billet, sans avoir préalablement payé le supplément.

Nous réservons pour l'instant l'interdiction d'occuper une place d'une classe supérieure à celle autorisée. Nous l'étudierons avec l'interdiction de monter dans une voiture en surnombre des places indiquées, car, généralement, c'est parce qu'il ne trouve pas de places, que le voyageur se décline, souvent de sa propre initiative, et encourt ainsi la pénalité prévue.

Le fait de voyager sans billet constitue l'infraction-type, pourrait-on dire, à la police des Chemins de fer, et elle entraîne la pénalité prévue par la loi de 1845.

Il est donc obligatoire pour le voyageur de se présenter au guichet de la gare de départ, afin de se faire délivrer le titre de parcours nécessaire. On a néanmoins exclu la culpabilité d'un voyageur qui n'avait pu prendre de billet parce qu'à l'heure de départ de son train, il n'y avait pas de service de distribution organisé (Cour Douai, 7 mars 1905. — *B. T.*, avril 1905-57).

1. — L'emploi d'un billet faux ou maquillé constituera une contravention (1).

Ce n'est pas en effet une escroquerie, a déclaré un arrêt de la 11^e Chambre correctionnelle de la Seine (2), que de présenter un billet faux au contrôleur ni, a décidé le même tribunal, le 11 mai 1909, de présenter au contrôle du Métro un billet déjà perforé et rebouché, l'objet de la manœuvre frauduleuse ne tendant pas à une remise ou délivrance de fonds, meubles ou valeurs, telle que le définit l'article 405 du Code Pénal.

Par contre, le fait d'avoir demandé et de s'être fait remettre un billet de Chemins de fer au tarif militaire, alors qu'on sait n'y avoir aucun droit, peut constituer le délit d'escroquerie s'il a été fait usage d'un faux ou d'une fausse qualité (3).

2. — Il y aura aussi escroquerie lorsqu'on se sera fait remettre une carte hebdomadaire ouvrière à la suite d'une fausse attestation de domicile (4) ou lorsque la carte aura été obtenue à l'aide d'un certificat où le prénom (René) avait été mis au féminin (Renée) (Correct. Versailles, 17 juin 1928, non publié).

L'Administration des Chemins de fer a en effet créé, outre certains billets spéciaux, tels les billets circulaires, billets pour stations balnéaires, thermales, climatiques et de sports d'hiver, etc..., qui ont chacun une réglementation particulière, des abonnements à tarif spécial réduit pour les ouvriers, étudiants et certaines autres personnes en en fixant les conditions.

Tous ceux qui utiliseront ces titres dans des conditions irrégulières seront passibles de contraventions. Les cas d'infraction les plus fréquents sont ici ceux des personnes qui invoquent une qualité qu'elles n'ont pas afin de se faire délivrer le titre.

(1) ROGER, *Manuel des transports*, édition 1924, t. II, p. 20.

(2) *Gaz. Pal.*, 30 novembre 1911.

(3) Lyon, 24 octobre 1904, *Pandectes*, 1905-2-126. — GARÇON, *Code Pénal annoté*, p. 1358, n° 620. — ROGER, *op. cit.*, p. 12 (éd. 1924).

(4) Trib. Civ. Nevers, jugeant correctionnellement : 4 mai 1934, non publié.

— c'est un individu qui ne vivant pas de son travail manuel et personnel s'est fait délivrer une carte réservée aux ouvriers (1).

— c'est une femme qui travaillant en collaboration avec son mari n'avait pas de contrat de travail et, partant, pas droit à une carte ouvrière (2).

Les cessions de cartes d'abonnement ou de permis constituent une infraction et nous estimons que c'est à tort qu'un jugement du tribunal correctionnel de la Seine du 6 mars 1912 (3) a décidé qu'il n'y avait pas complicité de la part du tiers qui avait cédé le permis.

3. — Une fois muni d'un billet, faut-il encore qu'il soit valable, pour avoir droit au voyage.

Les billets répondent en effet à certaines conditions : itinéraire, durée de validité...

En principe, le voyageur choisit librement l'itinéraire (4) à condition de payer la taxe correspondante. En l'absence de toute précision sur le billet, le chemin de fer suivant l'article 7 des Conditions générales G. V. impose l'itinéraire le plus court, et un voyageur qui ne s'y conformerait pas serait considéré comme sans billet, de même celui qui dépasse la station à laquelle il devait s'arrêter.

Toutefois si, ainsi que nous l'avons fait remarquer, l'infraction existe indépendamment de la bonne foi du prévenu, en matière de police des Chemins de fer, car déclare la Cour de Cassation « le fait matériel de la contravention entraîne l'application de la loi pénale sans que la bonne foi ou le défaut d'intention de nuire puisse faire disparaître l'infraction » (5), du moins faut-il que l'acte ait été accompli volontairement. Ainsi, celui qui a effectué un parcours supérieur à celui auquel il avait droit, parce qu'il s'était endormi, devra être renvoyé des fins de poursuite (6).

(1) Cour Paris, Chambre corr., 8 décembre 1910, *B. T.* 1911-26.

(2) Cas. Crim., 14 décembre 1934, *G. P.* 1935-1-2.

(3) *G. P.*, 1912-1-685.

(4) ROGER, édition 1924, t. II, p. 29.

(5) Cas. Crimin., 18 janvier 1936, *G. P.* 1926-1-585.

(6) Cas. Crimin. 19 octobre 1922. *D.* 1922-1-233.

Le billet délivré doit en principe être utilisé le jour même (1).

Cependant, pour faciliter les conditions de départ des voyageurs, certaines gares disposent d'un service de garde-places qui permet aux voyageurs de s'assurer une place à l'avance et de la choisir. Dans ce cas, les voyageurs munis de billets simples ou utilisant le coupon aller d'un billet d'aller et retour doivent commencer leur voyage par un train du jour pour lequel ces billets sont émis.

La durée de validité d'un billet aller et retour commence avec la première heure du jour pour lequel il a été délivré, et se prolonge jusqu'à la dernière heure du jour où il vient à expiration (Cas. civ., 2 mai 1907. — *B. T.* 1906-104.)

Ce billet doit être utilisé par la même personne ; la vente et l'achat du coupon de retour sont interdits.

Leur validité est de 2 jours pour les parcours inférieurs à 100 km., de 3 jours pour un parcours de 101 à 150 km., de 4 jours de 151 à 200 km., et au-dessus de 201 km. 1 jour en sus par 100 km. (2).

Il résulte de ces conditions que le voyageur qui part un autre jour que celui marqué ou qui utilise un billet de retour dont la durée est expirée est assimilé au voyageur sans billet. Néanmoins, il a le droit, aux termes de l'article 5 des Conditions générales d'application du tarif V 2-102 de faire prolonger la durée de validité, moyennant un supplément égal à 10 % du prix du billet.

On a considéré comme cas de force majeure excluant la culpabilité, le cas du voyageur qui par suite d'un retard imputable au chemin de fer, n'a pu faire prolonger un billet de retour qui se trouve périmé. (Trib. com. Seine, 26 août 1926. — *B. T.*, 1927. 23).

4. — Outre l'obligation qu'a le voyageur de prendre un billet avant de monter dans un train, l'article 6 des Conditions d'application des tarifs généraux G. V. stipule que les voyageurs doivent présenter leur billet à toute réqui-

(1) CALOT, p. 42.

(2) *Id.*, p. 44.

sition des agents du réseau et précise que tout voyageur qui ne peut rendre son billet à l'arrivée doit solder avant de sortir le prix de la place qu'il a occupée, avec définition du parcours dont le prix doit être payé.

Si les agents du contrôle doivent s'efforcer de ne jamais fatiguer les voyageurs par des demandes réitérées et de ne pas contrôler la nuit, le voyageur doit toutefois se soumettre toujours à l'injonction qui lui est faite, quitte à se plaindre ensuite si celle-ci, bien que légale, était abusive (1). Par contre, le refus d'obéir aux agents n'est punissable qu'autant que les injonctions faites au voyageur ont pour objet l'une des prohibitions de la loi (2).

D'autre part, si le contrôleur n'est pas obligé de mettre des gants dans l'exercice de ses fonctions (3), il doit par contre s'astreindre à une certaine courtoisie et politesse (4).

5. — En tout cas, le voyageur qui ne pourra présenter un billet sur la demande de l'agent à ce préposé ou le rendre à la sortie de la gare d'arrivée sera coupable et sa culpabilité ne pourra être exclue que par la force majeure.

La Chambre criminelle de la Cour de Cassation (5) et la Cour de Paris (6) en ont décidé ainsi dans le cas où un voyageur avait été dépouillé durant le voyage de son portefeuille qui contenait le billet.

Seulement pour que l'exception de force majeure soit admise, il ne suffit pas, selon la Cour suprême, que la perte du billet soit prouvée par le voyageur, il doit encore établir que cette perte a eu lieu sans sa faute. Le vol notamment ne constituera un cas de force majeure que si la négligence de la victime ne l'a pas favorisé.

6. — Cette jurisprudence très sévère est combattue en pratique par les réseaux qui ne font généralement pour-

(1) Seine (11^e ch.), 9 juin 1909.

(2) Crimin., 26 octobre 1913, *D. P.* 1915-I-37.

(1) Trib. Corr. Guéret, 6 septembre 1902, *Revue pratique des Chemins de fer*, 1902, p. 327. — Trib. Cor. Nantes, 31 octobre 1930 : non publié.

(2) Trib. Cor. Fontenay-le-Comte, 28 mars 1932, *B. T.* 1932, p. 95.

(1) Cas., 13 janvier 1900, *D. P.* 1900-I-311.

(2) 24 février 1911, *B. T.* 1911-140.

suivre que les personnes qui, étant en situation irrégulière, refusent de satisfaire à leurs exigences pécuniaires (1). En effet, lorsque les agents estiment qu'ils ne sont pas en présence d'un fraudeur, mais d'un voyageur de bonne foi, ils ne lui font payer que le montant du parcours impayé.

Signalons même que le décret du 30 juin 1934 (2) a institué en cette matière une nouvelle procédure dans les cas simples, à la condition qu'il n'y ait pas fraude caractérisée (personne qui a effectué un parcours plus long ou qui a occupé une place d'une classe supérieure à défaut de déclassement).

Lorsqu'il en est ainsi il est perçu en dehors de la taxe régulièrement due au chemin de fer, en vertu des tarifs et règlements, une indemnité égale à la moitié de la perception, impôts compris, avec un minimum de 2 francs et un maximum de 50 francs par voyageur. Le montant de la perception réglementaire et l'indemnité sont à verser immédiatement entre les mains de l'agent verbalisateur autorisé (3), sinon celui-ci dressera le procès-verbal prévu par la loi du 15 juillet 1845.

Précisons enfin que si la procédure concernant la manière de dresser procès-verbal n'est pas respectée ou n'est pas poursuivie par l'agent préposé, conformément aux articles 23 et 24 de la loi du 15 juillet 1845, et aux deux nouveaux décrets de 1934 et 1935, le procès-verbal se verra purement et simplement annulé (4).

7. — Pour terminer l'étude de cette première condition d'exécution du voyage, première obligation aussi du voyageur, disons que même dans les cas où le voyageur reconnu non coupable de fraude aura évité les sanctions pénales, il restera toujours sous le coup de la fameuse

(1) Trib. Corr. Seine, 1^{er} mars 1923, *B. T.* 1923, 130.

(2) *Gazette du Palais*, 1934-II-1069.

(3) D'après le décret du 26 septembre 1935, les agents habilités devront appartenir aux catégories suivantes : agents préposés à la direction des gares, agents préposés au contrôle des titres de circulation dans les gares et dans les trains, agents préposés à la perception des suppléments.

(4) Trib. Paix du canton d'Argenteuil (jugeant correctionnellement), 13 mars 1928, *B. T.* 1928, 96.

sanction indirecte que suscite contre lui l'atténuation et même l'exonération de la responsabilité contractuelle de la Société Nationale.

Ainsi, nous avons vu que le voyageur endormi pourra éviter la poursuite correctionnelle, mais il ne pourra bénéficier de l'obligation contractuelle de sécurité du chemin de fer au cas d'accident : il lui faudra établir la preuve d'une faute du réseau pour avoir droit à des dommages-intérêts (1).

A plus forte raison, s'il a violé sciemment les règlements, ce qui sera le cas du voyageur muni d'un abonnement nul (2), de l'enfant ayant bénéficié d'un tarif à prix réduit alors qu'il avait dépassé l'âge requis (3), de celui qui a utilisé irrégulièrement un permis (4).

§ 2. — *Accès des voies et des voitures.*

Le voyageur étant maintenant pourvu de son billet, il va pouvoir se rendre sur le quai de départ et monter dans le train qui doit le mener au but de son voyage, mais il doit encore respecter certains règlements.

1. — Il lui est interdit d'abord de pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de l'enceinte ou des dépendances de la voie ferrée qui ne sont pas affectées à la circulation publique ; ce qui comprend l'interdiction de traverser les voies, cause de nombreux accidents individuels et que nous réservons pour le chapitre III, mais qui entraîne aussi une condamnation pénale : le Tribunal correctionnel de Versailles a condamné à 200 francs d'amende un voyageur qui avait traversé les voies, alors que des pancartes interdisaient aux voyageurs de se rendre d'un quai à un autre, autrement qu'en utilisant une passerelle ménagée à cet effet (Corr. Versailles 11 nov. 1921 ; non publié).

2. — L'article 78 du décret du 11 novembre 1917 pour-

(1) Pau, 6 mars 1914, S. 1914, 2-215.

(2) Cour de Paris, 28 mars 1924.

(3) Trib. Civ. Seine, 26 juillet 1929.

(4) Cas. Civ., 22 février 1926. G. P. 1926-I-605.

suivant ensuite l'énumération des obligations du voyageur déclare dans son alinéa 2 qu'il est interdit d'occuper une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur et d'occuper abusivement des places et filets, et dans son alinéa 3 qu'il est interdit d'occuper un emplacement non réservé aux voyageurs et d'entraver la circulation dans les couloirs ou l'accès des compartiments.

Ces questions étant dans l'ensemble moins intéressantes et présentant peu de difficultés juridiques, nous ne nous y attarderons pas.

Les sanctions en sont, outre les contraventions à la police des Chemins de fer (1), un recours civil possible intenté par un voyageur contre un autre (2), et comme toujours une atténuation de responsabilité du Chemin de fer lorsque violant l'alinéa 3 le voyageur est monté dans un fourgon à bagages par exemple et s'y trouve blessé.

Une seule question peut être intéressante à préciser, à savoir, ce qu'il faut entendre par place régulièrement retenue.

C'est d'abord évidemment le cas de la place louée au service de garde-places.

Mais *quid* du voyageur qui arrive à l'avance pour avoir une meilleure place et qui ne voulant pas demeurer dans le compartiment jusqu'au départ du train ou, qui descendant sur le quai à une gare d'arrêt, tient cependant à affirmer la possession de sa place durant son absence ?

C'est une question de fait.

On admet généralement que la place est régulièrement retenue par le dépôt sur la banquette de menus objets, tel un chapeau, un manteau, une valise...

Les places non retenues d'avance appartiennent au premier occupant déclare le Tribunal Correctionnel du Havre, 15 octobre 1923 (*B. A.* 1926-II-175), elles peuvent

(1) Exemple : 25 francs d'amende à un voyageur qui était monté dans un fourgon. Trib. Corr. Seine, 11 novembre 1901. *B. T.* 1902, p. 1032.

(2) Trib. Toulouse, 6 mars 1837 : chute due à des bagages placés dans un couloir ; responsabilité exclusive de la personne à qui appartenaient ces bagages, ceux-ci restant sous la garde de fait et juridique de leur propriétaire.

être marquées par le voyageur lui-même, au moyen du dépôt ostensible d'un objet quelconque : chapeau, sac, canne, etc...

Le fait de déranger cet objet peut motiver l'application des pénalités prévues (1).

Par contre les voyageurs ne peuvent par l'entremise de pourboires s'assurer des places de choix dans les compartiments de chemins de fer, dans ce cas le voyageur qui entre dans le compartiment, et qui repoussant la valise déposée par un porteur s'installe à la place ainsi retenue, ne commet aucune infraction à l'article 78, n° 2, du décret de 1917 (2).

3. — Nous passerons également très vite sur les autres défenses impératives qui s'adressent au voyageur et qui concernent plus précisément la police des voitures, telles :

L'interdiction de monter dans une voiture ayant une destination spéciale (compartiments réservés aux mutilés, aux dames seules... (3) ;

L'interdiction de s'introduire dans un compartiment en état d'ivresse ou porteur d'armes à feu chargées ou d'objets qui par leur nature ou leur odeur pourraient incommoder les voyageurs ;

L'exclusion des compartiments des personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies contagieuses ;

L'interdiction d'ouvrir les portières après le signal du départ ;

L'interdiction de se pencher en dehors et de rester debout sur les impériales pendant la marche du train ;

L'interdiction de fumer dans les voitures ne portant pas la mention « fumeurs » (4).

(1) Trib. Corr. Dunkerque, 6 décembre 1902. Sirey, 1903-II-85. Trib. Corr. Saint-Brieuc, 31 janvier 1924.

(2) Arrêt du Havre précité. *D. P.* 1927-2-88.

(3) Trib. Corr. Seine, 29 juin 1875. *D. P.* 1888-2-19. — Une sentence du Tribunal de Paix d'Argenteuil, jugeant correctionnellement (14 février 1929. *B. T.* 1929-60) a cependant fait bénéficier des circonstances atténuantes un voyageur monté dans un compartiment « mutilés » parce que l'étiquette était minuscule et peu visible.

(4) Voyageur condamné à 50 francs d'amende pour avoir refusé d'obtempérer aux injonctions d'un surveillant l'invitant à cesser de fumer

Il est encore interdit d'enlever ou de détériorer les étiquettes, pancartes ou autres inscriptions (Jugement du Trib. Paix d'Argenteuil précité), de modifier ou de déplacer sans autorisation et de dégrader les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation. Cependant, un voyageur poursuivi pour avoir, en cours de route, enfoncé la porte des W. C. dans lesquels il se trouvait enfermé par suite de non-fonctionnement du verrou a été acquitté comme ayant agi dans le cas de force majeure (Trib. Corr. Seine, 8 janvier 1929. *B. T.* 1929-23).

4. — Rappelons encore que pour ne pas encombrer les trains de grands parcours, les livrets horaires de chaque Réseau indiquent que certains trains n'admettent des voyageurs que soit pour un minimum de distance, soit pour une gare déterminée. Le voyageur se doit de respecter cette prescription. (Cour Paris 29 octobre 1925. *G. P.* 1926-1087. Trib. simple police Poitiers, 24 mai 1929 : *B. T.* mars 1930, p. 36.

Toutes les obligations que nous venons d'énumérer feront l'objet des diverses sanctions déjà énumérées.

Nous allons insister, par contre, un peu plus longuement sur trois questions très pratiques et qui sont celles du signal d'alarme, de l'interdiction de descendre avant l'arrêt du train et du déclassement.

§ 3. — *Interdiction de monter dans les voitures en surnombre des places indiquées. Déclassement.*

Nous avons vu que certaines conditions sont imposées au voyageur qui s'apprête à monter dans son compartiment, et qu'on lui interdit, notamment, de monter dans certaines voitures qui ne lui sont pas destinées ; mais il lui est encore interdit, d'après l'alinéa 3, de l'article 78 du décret de 1917, de monter dans les voitures en surnombre des places indiquées. Cet alinéa est la contre-partie

dans un wagon « non fumeurs » (Trib. Correct. Seine, 12 janvier 1935). — Voyageur n'ayant pas observé l'interdiction de fumer dans une rame électrique. Condamnation à l'amende (Correct. Seine, 19 juin 1925. Correct. Versailles, 21 novembre 1925. La loi, 27 janvier 1926).

des articles 23 et 27 du même décret qui déterminent le nombre de places et les conditions que doivent remplir les voitures destinées au transport des voyageurs, ce qui oblige les Réseaux à organiser le service de manière à répondre aux besoins du trafic.

Si le voyageur tient à respecter cette interdiction, il désire aussi voyager assis, ce qui est son juste droit. Une question délicate peut alors se poser, car si le voyageur, ne trouvant pas de place dans une voiture de sa classe, monte dans une de classe supérieure et s'y installe, il se rend passible de la pénalité qui frappe toute personne montant dans une classe supérieure à celle à laquelle lui donne droit son billet (1).

Il est assimilé au voyageur sans billet et s'il est victime d'accident, il ne pourra bénéficier de l'article 1147.

Il a même été jugé qu'alors que les wagons de la classe payée par le voyageur auraient été complets à la gare de départ, il n'y a pas de ce fait force majeure autorisant le-dit voyageur à monter dans une classe supérieure, si celui-ci ne justifie ni d'une coercition physique ni d'une contrainte morale telle que la crainte d'un mal imminent et considérable devant résulter d'un départ tardif (Trib. Corr. Seine, 18 février 1916. *B. A.* 1916-2-249).

Néanmoins, si le voyageur a de justes raisons de se faire déclasser, il peut obtenir du contrôleur l'autorisation nécessaire.

Etant ainsi autorisé, on ne doit lui réclamer aucun supplément, car le Réseau se devait de composer les trains d'un nombre suffisant de voitures et de transporter les voyageurs par le premier train en partance.

Seulement, la question n'est pas réglée pour cela, car s'il est accordé à un voyageur de 3^e classe le droit de monter en 2^e, le Réseau se rend par là même coupable d'une infraction à la police des Chemins de fer, d'autre part les voyageurs de 2^e classe pourront se plaindre et ré-

(1) Exemple d'un voyageur qui ayant refusé de payer le prix d'une couchette installée et utilisée par lui fut condamné à 16 francs d'amende : Rennes, 14 novembre 1922.

clamer le remboursement de la différence de tarif, question que nous retrouverons lors de l'étude de la responsabilité de la S. N. C. F. pour les causes autres que l'accident de personnes.

Nous nous sommes donc contenté dans ce chapitre de poser simplement la question du déclassement en voulant montrer que le plus souvent lorsqu'un voyageur occupe une place d'une classe supérieure à celle qu'il a payée, c'est parce qu'il n'a pas trouvé de place et que le règlement lui interdisant de monter dans un compartiment déjà complet et d'entraver la circulation dans les couloirs en y demeurant avec ses valises, il préfère, ayant ainsi le choix entre deux contraventions possibles, choisir celle qui lui est la moins désagréable. Nous avons d'ailleurs vu qu'il suffisait de l'autorisation du chef de train ou du contrôleur pour qu'il soit à l'abri de toute pénalité.

§ 4. — *Interdiction de se servir sans motif plausible du signal d'alarme.*

Chaque wagon possède, dans l'intérêt des voyageurs, un signal d'alarme ou d'arrêt.

Cet appareil a été installé dans un but de protection, aussi l'alinéa 9 de l'article 78 du décret du 11 novembre 1917 interdit de s'en servir sans motif plausible.

Un des derniers arrêts de jurisprudence (1), rendus en la matière, condamne un voyageur qui avait usé du signal d'alarme dans le but de retrouver un sac qu'il venait de laisser tomber sur la voie.

L'intérêt purement pécuniaire du voyageur ne constitue donc pas un motif plausible.

Mais comment celui-ci sera-t-il apprécié, puisque l'article 78 ne précise pas ce qu'il entend par là ?

Ce sera une question de fait.

L'appréciation de la validité du motif invoqué rentrera dans les pouvoirs du juge de répression. Il examinera, appréciera et pèsera les motifs qui ont poussé à cet acte, sui-

(1) Trib. correct. d'Arras du 17 décembre 1935. *B. T.* 1936, p. 48.

vant les circonstances, et d'après les personnes qui seront en sa présence. Si le motif est raisonnable, l'infraction restera inexistante.

De par les arrêts rendus, nous pouvons constater que par motif plausible, la jurisprudence entend la nécessité qu'il y ait un réel danger pour les personnes en cause.

Ainsi, les tribunaux ont refusé d'admettre comme motif plausible justifiant l'usage du signal d'alarme :

La nécessité de descendre pour ramasser un chapeau (Trib. Corr. de la Seine, 13 nov. 1908. *Bul. Tr.*, janvier 1909, p. 9) ;

Le désir de formuler une réclamation à raison d'un bagage resté sur le quai (Trib. Corr. Seine, 28 novembre 1898) ;

Le fait d'un militaire qui avait dépassé sa station (Trib. Corr. Seine, 1^{er} décembre 1898) ;

Un besoin naturel pressant (1) (Cour Appel Paris, 26 janvier 1905. *B. T.* mai 1905, p. 72) ;

Le désir de descendre d'un train en retard à une station où ce train ne devait pas s'arrêter (Cour Appel Caen, 27 oct. 1906. Recueil Caen 1907 — 101.)

Par contre, la prévention n'a pas été retenue contre un mari dont la femme restée sur le quai cherchait à remonter dans le train en marche et pouvait se faire de graves blessures, car, fut-il décidé, le signal d'alarme est mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents du Réseau dans le cas d'un danger quelconque (tribunal correctionnel d'Orthez, 30 octobre 1894, *Gaz. Pal.*, 28 mars 1905).

Ont également été considérés comme justifiant l'usage du signal d'alarme, les motifs suivants :

Une rixe survenue dans le compartiment (Trib. Corr. Seine, 4 novembre 1910) ;

La présence d'un homme dont le langage paraissait

(1) Toutefois le Trib. Corr. de Versailles a jugé en sens contraire le 26 octobre 1904 (Sirey 1905-3-52) en raison de l'aménagement défectueux du wagon (défaut de w.-c.) dans lequel se trouvait le voyageur pris d'une indisposition subite.

menaçant. (Cour d'Appel Montpellier, 30 novembre 1911. *B. T.*, octobre 1912, p. 164) ;

L'attitude menaçante de plusieurs individus (Cour Appel Caen, 16 avril 1913. *B. T.* janvier 1914, p. 9. — Trib. Corr. de Saint-Etienne, 26 mai 1931 *B. T.*, septembre 1931, p. 106) ;

Le fait pour une personne d'être injuriée et menacée par des individus en état d'ivresse et aux allures inquiétantes (Cour de Riom, 28 mai 1902. Sirey 1905 1 — 2 1 — 100).

Nous pouvons donc voir en conclusion qu'un double principe directeur, se dégage de la multitude de ces décisions :

D'une part, ainsi que le dit Jossierand (1) l'usage, du signal d'alarme n'est pas réservé au seul cas où la vie d'un voyageur serait en péril, mais devient licite du moment qu'un danger quelconque est couru ; d'autre part, de simples raisons de convenance personnelle ou d'intérêt pécuniaire, ne permettent pas de recourir à ce moyen extrême.

La sanction de l'interdiction de tirer le signal d'alarme sans motif plausible n'est généralement que pénale.

Ajoutons en outre que le signal ayant été actionné celui-ci doit fonctionner sans quoi c'est l'agent du Réseau ou le Chemin de fer lui-même qui verront leur responsabilité engagée (2).

§ 5. — *Interdiction de descendre avant l'arrêt du train.*

Le voyage étant sur le point de se terminer, le voyageur se prépare à descendre, mais une dernière obligation lui incombe encore.

L'alinéa 5 de l'article 78 formulait l'interdiction suivante :

Il est défendu de monter dans les voitures ou d'en descendre ailleurs que dans les gares, stations, haltes ou arrêts lorsque le train est complètement arrêté.

Pris à la lettre ce texte voulait dire qu'il était interdit aux voyageurs, sous peine des pénalités prévues par la loi

(1) JOSSEIRAND, *op. cit.*, p. 858, note 6.

(2) Cour de Rouen, 17 juillet 1908, *B. T.* 1908, 154.

de 1845, de monter dans un train à moins que celui-ci ne fût en marche. Aussi ce n'était que par des subtilités juridiques que l'on pouvait arriver à faire dire au décret le contraire de ce qu'il prescrivait et condamner un voyageur qui descendait en marche.

Et, ce n'était pas une mince plaisanterie que de voir certaines décisions qui, en faisant une juste interprétation, acquittaient les voyageurs accusés d'être montés en marche, pour le motif qu'ils avaient respecté le règlement.

Voici en effet les attendus d'une sentence du Tribunal de Paix de Mantes (jugeant correctionnellement) du 16 nov. 1928.

Attendu qu'il faut appliquer les articles de la loi tels qu'ils sont rédigés ; que les peines sont de droit étroit ; qu'elles ne peuvent résulter que d'un texte formel, et que ces textes doivent être appliqués strictement ;

Attendu qu'un récent arrêt de la Cour de Cassation du 15 juin 1928 pose ce principe liminaire :

Qu'une disposition légale sanctionnée par une peine ne peut donner lieu à l'application de cette peine en dehors des conditions qu'il prévoit.

Disons et jugeons que le fait de monter dans un train non arrêté ne constitue pas une infraction au § 5 de l'art. 78 du décret du 11 novembre 1917, tel qu'il se trouve rédigé.

Une réforme du texte s'imposait donc et une rectification survint au *Journal Officiel* du 12 mars 1929 pour décider que désormais « il est interdit de monter ou de descendre lorsque le train n'est pas complètement arrêté ».

Le plus comique c'est qu'il avait fallu douze années, un rapport du Ministre des Travaux Publics, une décision du Conseil d'Etat et un règlement d'Administration Publique pour réparer cette erreur flagrante des rédacteurs du décret de 1917.

Mais, aujourd'hui, cette contravention à la police des Chemins de fer est régulièrement sanctionnée (1) et ser-

(1) Exemple de la Cour de Colmar qui le 21 mai 1932 a encore condamné un voyageur qui avait sauté sur le marche-pied d'un wagon après le signal du départ du train.

vira le plus souvent, ainsi que nous le verrons, à dégager la responsabilité contractuelle du Chemin de fer.

Un des derniers arrêts rendus sur cette matière est particulièrement significatif :

Voici en effet ses attendus :

Attendu que X a voulu descendre avant l'arrêt complet du train, contrevenant ainsi au § 5 de l'article 78 du décret du 11 novembre 1917 ;

Attendu que cette imprudence qui n'a pas permis au voyageur de se prémunir contre les réactions parfois vives, accompagnant assez souvent l'arrêt des trains, au su de tous les usagers, a pour effet de mettre la cause déterminante de l'accident à la charge unique de la victime et de détruire la présomption de l'article 1147 ;

Attendu d'autre part que X n'apporte pas la preuve d'une faute de la Compagnie ; que sa demande manque donc de base et doit être rejetée..... (Trib. Comm. Seine, 24 avril 1937. — *G. P.*, 1937-2-174).

Toutes les obligations que nous avons étudiées jusqu'ici, et nous avons vu combien elles étaient nombreuses et mériteraient une étude plus détaillée dans un ouvrage spécialisé, sont les obligations qui sont imposées au voyageur dans le but d'assurer une meilleure exécution du transport.

Nous nous sommes toujours efforcé de ne les examiner qu'en regard de la responsabilité qu'elles peuvent entraîner ; responsabilité du voyageur qui commettra une infraction à la police des Chemins de fer ; possibilité d'atténuation ou d'exonération de la responsabilité du Réseau lorsque le voyageur aura manqué à ses obligations.

Nous les avons considérées en somme comme les conditions indispensables du transport des voyageurs par Chemins de fer, et partant de là comme un élément essentiel de notre sujet, limité à la responsabilité.

§ 6. — *Obligation du voyageur de veiller à sa sauvegarde.*

Il nous faut maintenant poser la question de savoir s'il ne faut pas ajouter à ces diverses obligations contractuelles ou réglementaires du voyageur, une obligation nouvelle

créée par un récent courant de jurisprudence qui semblerait imposer à celui-ci le soin de veiller lui-même à sa propre sauvegarde.

Cette idée peut être extraite de plusieurs arrêts récents (1) qui exonèrent ou atténuent la responsabilité contractuelle du Chemin de fer, non plus seulement parce que le voyageur a commis une imprudence grave, mais tout simplement parce qu'il était tenu de veiller à sa propre sécurité, et, partant de là, aux règles de prudence les plus élémentaires.

Cette conception jurisprudentielle devant toutefois être interprétée comme une sorte de recul de la responsabilité contractuelle, nous ne l'étudierons que lorsque nous traiterons des conditions d'application de l'obligation de sécurité du Chemin de fer posée par le fameux arrêt de novembre 1911.

Par contre, avant de quitter le domaine des obligations du voyageur, nous allons donner un extrait de la Convention Internationale des voyageurs (C. I. V.) de Berne (2), promulguée et mise en vigueur le 1^{er} octobre 1928, et qui régit, parfois d'une façon analogue à la Société Nationale des Chemins de fer français, quelquefois différemment, les obligations du voyageur international.

SECTION III. — La Convention de Berne et les obligations du voyageur international.

La Convention s'applique aux transports de voyageurs effectués au moyen de titres internationaux sur les lignes des Administrations adhérentes (3).

Remarquons que ces titres ne sont pas obligatoires pour

(1) Cour d'Appel de Paris (5^e ch.), 29 octobre 1934. *G. P.* 1935-I-477. — Cas. Req. 16 janvier 1928, *G. P.* 1928-I-487. — Cas. 18 mai 1936. *G. P.* 1926-2-287. — Cas. Req. 19 novembre 1936, *D. H.* 1937, P. 34.

(2) LAMY, *Transports par chemins de fer*, 11^e éd., p. 392.

(3) Les pays ayant signé la Convention sont : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Dantzig, Espagne, Esthonie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Sarre.

le public, en ce sens qu'il a toujours la possibilité d'effectuer le voyage sous la forme de parcours scindés à l'intérieur des divers pays.

D'autre part, aux termes de l'article 53, les dispositions des lois et règlements nationaux de chaque Etat emprunté par le transport, restent applicables pour tout ce qui n'est pas expressément prévu par la C. I. V. (1).

Le voyageur du trafic international doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet; il est tenu de le conserver pendant tout le cours du voyage et doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle, et le rendre à la fin du voyage (art. 5).

D'après l'article 7 la gratuité de transport en faveur des enfants est admise jusqu'à 4 ans et le bénéfice de la demi-place de 4 à 10 ans, au lieu de 3 à 7 ans en trafic intérieur français.

Aux termes de l'article 6, le voyageur qui n'a pas commencé son voyage et dont le titre n'est pas nominatif, peut rétrocéder ce billet à un tiers pour le prix qu'il lui a coûté.

Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité, et il doit le terminer au plus tard à l'expiration de la 24^e heure du dernier jour de validité.

Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention, doivent porter les lettres C. I. entrelacées.

L'attribution des places est réglée par les prescriptions en vigueur sur chaque Chemin de fer.

Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer une place encore disponible, tant pour lui-même que pour chacune des personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber le billet.

Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer distinctement perd son droit à l'occuper.

Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage

(1) CALOT, *op. cit.*, p. 392.

pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales ; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur lequel la production du billet a été exigée ; à défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage.

Les billets ayant subi une modification irrégulière seront retirés par le personnel de service, comme non valables.

Certaines personnes sont exclues ou admises conditionnellement par la C. I. V. : les personnes en état d'ivresse ; celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les lois et les règlements.

Ces personnes n'ont droit au remboursement, ni du prix du billet, ni de la taxe payée pour bagages.

D'autre part, les personnes qui en raison de leur maladie ou pour autres causes paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, se voient refuser l'entrée des voitures.

Les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées jusqu'à la première station où il est possible de leur donner des soins, le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restituées après déduction de la part afférente au parcours effectué.

Pour terminer, disons que les art. 10 et 26 de la C. I. V. réglementent les conditions dans lesquelles le voyageur peut obtenir le remboursement total ou partiel du prix correspondant à la fraction du voyage non effectué.

Ce remboursement n'a lieu que sous certaines déductions, savoir : l'impôt et une somme forfaitaire de 10 % du prix du billet (avec maximum de 3 francs-or) retenus à titre de pénalité (1).

(1) CALOT, p. 393.

CHAPITRE II

DE LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LES CAUSES AUTRES QUE L'ACCIDENT DE PERSONNES.

Nous allons maintenant étudier la responsabilité de la Société Nationale à l'égard de la personne du voyageur.

Nous avons vu en étudiant les obligations du voyageur que la responsabilité qui en découlait, n'étant que la sanction des obligations que la convention de transport mettait à sa charge, était d'essence contractuelle ou réglementaire.

Il en sera de même ici, dans l'immense majorité des cas. Seulement l'accident de personnes donnant naissance à une responsabilité d'origine et de significations ambiguës, nous l'étudierons à part (1).

Nous nous consacrerons donc uniquement dans ce chapitre à la responsabilité du Chemin de fer pour toutes les causes autres que l'accident. Disons tout de suite que l'un des cas les plus intéressants sera celui du retard.

SECTION I. — Des obligations du Chemin de fer.

Le Chemin de fer doit effectuer le transport dans les conditions fixées par la convention et les règlements.

Ces conditions constituent ses obligations.

Le plus souvent elles sont contenues dans le Cahier des charges, document annexé aux conventions conclues entre l'Autorité concédante et l'entreprise concessionnaire.

S'il y manque, sa responsabilité sera mise en cause.

(1) JOSSEMAND, *op. cit.*, p. 882.

Il encourra une sanction civile qui sera l'action en dommages-intérêts exercée par le voyageur, mais il répondra aussi des pénalités prévues par la loi du 15 juillet 1845, car cette loi s'applique aussi bien au Réseau qu'au voyageur en matière de police des Chemins de fer.

§ 1. — *Acceptation du transport ; délivrance du billet.*

D'une façon générale, le Chemin de fer comme tout voiturier doit accepter le transport dont il est requis et délivrer au voyageur un billet, c'est-à-dire un reçu constatant le paiement du prix afférent au voyage à effectuer (1).

Quant à l'acceptation, le Chemin de fer, de par la nature du contrat, fait une offre permanente au public par voie d'affichage, et, en raison du caractère de l'entreprise organisée en monopole dans l'intérêt général, il est obligé d'accepter le transport aux conditions des tarifs homologués.

Seules, des circonstances exceptionnelles peuvent l'autoriser à refuser le transport.

Ainsi rappelons qu'en vertu de l'article 81 du décret de 1917, l'entrée des voitures est interdite à toute personne en état d'ivresse, à tout individu porteur d'armes à feu ou aux personnes atteintes visiblement de maladies contagieuses.

Ces cas mis à part, le Chemin de fer se doit de délivrer un billet.

Aux termes de l'article 5 des Conditions d'Application des tarifs généraux G. V., la distribution des billets commence, suivant l'importance des gares, 30 ou 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ de chaque train que le voyageur peut utiliser. Elle cesse au plus tôt 5 ou 3 minutes avant cette heure (2).

Si donc un voyageur se présente au guichet moins de 5 minutes avant l'heure réglementaire du train et trouve le guichet fermé, le Chemin de fer ne peut voir sa res-

(1) JOSSEMAND, *op. cit.*, p. 841.

(2) CALOT, *op. cit.*, p. 43.

ponsabilité engagée par suite de cette mesure régulière (Trib. Comm. Belfort, 5 février 1925).

D'autre part, si dans l'intérêt des voyageurs et par pure complaisance la distribution s'effectue jusqu'au dernier moment et qu'un voyageur manque son train, il n'est pas recevable à agir en responsabilité (Trib. Comm. Marmande, 3 août 1906. *D. P.* 1907-5-49).

Par contre tout voyageur qui offre le prix de sa place en temps utile doit pouvoir l'obtenir et si, par le fait du Chemin de fer, il ne peut prendre le train qu'il désirait, il est fondé à actionner en dommages-intérêts l'Administration responsable. Le Tribunal de Commerce de Chambéry le 14 février 1930 (*B. T.* avril 1930-46) a notamment confirmé cette thèse de M. Victor Mittre (1) dans le cas d'un voyageur qui avait manqué son train par suite de la lenteur apportée à la distribution des billets et due à une insuffisance du guichet.

Lors de la délivrance du billet, le Chemin de fer ne saurait imposer arbitrairement aux voyageurs des conditions onéreuses extra-réglementaires ou qui ne seraient pas conformes aux conditions générales d'application des tarifs (2).

Il doit aussi respecter la durée de validité des billets qu'il délivre.

Ce délai a été réglé d'après la nature des billets dans les tarifs homologués et il ne pourrait être réduit arbitrairement ainsi que l'a affirmé un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine, le 19 janvier 1921 (*S.* 1924-2-89) dans une affaire de délivrance de carte à demi-tarif.

§ 2. — *Police des gares.*

Le billet délivré, le Chemin de fer doit assurer au voyageur la bonne exécution du voyage qui va commencer.

Il est tout d'abord chargé de la surveillance des gares

(1) Victor Mittre. *Droit commercial des Chemins de fer.*

(2) En ce sens : Trib. Civ. Seine, 17 mai 1899 (*D. P.* 1900-2-459) qui a condamné la prétention émise par les réseaux d'annexer aux cartes d'abonnement par eux délivrées des annonces et des réclames commerciales.

et de la voie, et tenu d'assurer un éclairage suffisant, conformément à l'art. 16 du décret de 1927, pour que le voyageur puisse se rendre sans incident à son quai de départ (1).

§ 3. — *Renseignements erronés des agents soit quant à la direction à prendre, soit quant aux horaires.*

S'il faut éviter tout accident au voyageur, ce que nous ne préciserons pas davantage (vu que ce sera l'objet du prochain chapitre), faut-il encore que celui-ci soit guidé lorsque, muni de ses bagages, il pénètre souvent au dernier moment et un peu affolé dans l'enceinte du Chemin de fer.

Dans les grandes gares, tous les renseignements sont généralement donnés par écrit : la destination, l'heure de départ de chaque train sont indiquées ostensiblement par des écriteaux, des plaques ou appareils spéciaux.

Mais le voyageur peut être parfois embarrassé. Le chemin de fer est-il alors tenu, de par le contrat, de fournir les renseignements, ou n'est-ce qu'une question de complaisance auquel cas, si des renseignements erronés ont été fournis par des agents, nous resterions dans le domaine du droit commun ?

Un arrêt de la Cour de Caen a répondu le 29 octobre 1926 (recueil Caen 1927-239) :

« Le transporteur est contractuellement obligé d'assurer la direction du voyageur, c'est-à-dire de lui indiquer le trajet qu'il doit suivre dans la gare. »

Cependant cet arrêt doit être considéré comme une exception. En effet, si le Chemin de fer se voit obligé par cette décision d'assurer la direction du voyageur, il est admis par contre, de façon constante, par la jurisprudence, que les renseignements erronés fournis par des employés de Chemins de fer quant aux horaires ou aux tarifs ne sont

(1) Ainsi il a été décidé que malgré l'imprudence d'un voyageur accidenté qui avait emprunté un passage non réservé aux voyageurs, la responsabilité de la Compagnie devait néanmoins être engagée par suite de l'insuffisance de l'éclairage (Cour d'appel de Besançon, 25 mars 1931. B. T. 1931-71.)

pas de nature à entraîner la responsabilité des Réseaux par les raisons que les tarifs et les horaires, ainsi que les stipulations mises à leur base, dûment homologués par le Ministre compétent et publiés, ont force de loi et sont présumés connus de tout le monde (1).

Le Chemin de fer ne peut être déclaré en faute : l'obligation qu'il avait de renseigner étant parfaite par l'affichage qu'il a opéré.

Nous pouvons citer dans cet ordre d'idée une décision qui déclare responsable, à la suite d'une erreur dans un indicateur qui avait fait manquer son train à un voyageur, non pas le Chemin de fer, mais l'imprimeur, en l'occurrence l'Imprimerie Chaix qui dut rembourser au voyageur les frais de séjour supplémentaires qui en étaient résultés (2).

Par contre, si une fois sur le quai, le voyageur, par manque de précision des employés prend un train qui n'est pas le sien, et qu'il subit de ce fait un préjudice, il pourra avoir droit à des dommages-intérêts. Un voyageur, comptant prendre un omnibus, voit s'arrêter un train à l'heure où il devait partir. Aucune observation ne lui est faite, il monte. Or, ce train était un express en retard, qui ne s'arrêtait pas à la gare à laquelle il devait descendre. Dans ce cas, la méprise du voyageur étant due à un défaut de précaution du Chemin de fer, le Tribunal de Commerce de la Seine (1^{re} Chambre) (3) lui a accordé le remboursement de ses frais (auto qu'il avait prise) et une indemnité pour temps perdu.

Par contre, pas de responsabilité du réseau si le voyageur a volontairement pris un train autre que celui indiqué (4).

(1) En ce sens : Trib. Comm. Nantes, 26 juin 1909. Rec. Nantes 1909-I-406. — Trib. Comm. Troyes, 7 novembre 1921, non publié. — Cour Colmar, 17 mars 1924, non publié. — Trib. Strasbourg, 1^{er} mars 1924, non publié. — Cour Paris, 25 mai 1927, non publié. — Cour Montpellier, 28 octobre 1931, *G. P.* 30 décembre 1931.

(2) Justice de Paix, Paris-9^e arrondissement, 24 juin 1921, *G. P.* 23 octobre 1921.

(3) 23 novembre 1931. *B. T.* mai 1932, 58.

(4) Saint-Brieuc, 18 novembre 1926. *G. Tri.* 1927-2-642.

§ 4. — *La montée dans le wagon : manque de place, déclassement.*

Supposons maintenant que notre voyageur de 3^e classe, par exemple, qui a été bien renseigné, s'apprête à monter dans le train qui doit l'amener à destination.

Une question délicate peut alors surgir si tous les compartiments de 3^e sont complets.

Le problème paraît facile à résoudre. L'article 27 du décret 1917 déclare en effet : « Tout train ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe à moins d'une autorisation du Ministre des Travaux publics. »

En conséquence, pour ne pas se voir déclarer en faute, les Réseaux se doivent d'organiser leurs trains de telle sorte qu'à toutes les stations, les voyageurs qui se présentent puissent trouver place pour tout le trajet qu'ils ont à faire, dans le convoi et dans une voiture de la classe pour laquelle ils se sont fait délivrer un billet (1). Ce qui a été confirmé plusieurs fois par la jurisprudence. (Crim. 22 avril 1854. *D. P.* 54-1-214. Pau, 17 mai 1909. *D. P.* 1911-5-57).

Mais il peut se produire parfois des événements imprévus qui amènent une affluence de voyageurs telle, que les voitures soient insuffisantes pour contenir tout le monde.

Que se passe-t-il alors ?

Du fait qu'il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, le Réseau, outre une pénalité prévue par la loi de 1845, pourra s'entendre condamné à verser des dommages-intérêts non seulement au voyageur qui est obligé de monter dans un wagon complet ou qui reste entassé debout dans les couloirs, mais aussi aux autres

(1) Remarquons toutefois que ces dispositions ne s'appliquent pas aux automotrices, car la composition de ces trains est approuvée par le ministre sur proposition du réseau et que, d'autre part, les membres d'une même famille ne peuvent obliger le chemin de fer à les faire voyager ensemble (Just. de Paix d'Amiens, 24 mai 1877).

occupants du compartiment, qui déjà installés ont subi une gêne du fait du surnombre de voyageurs (1).

Pour éviter ces condamnations, plusieurs moyens sont alors à la disposition du Réseau : il peut ajouter des voitures, c'est le procédé le plus simple, mais encore faut-il demeurer dans les limites de l'article 27 qui détermine le nombre maximum de voitures que chaque train peut comporter.

Il peut procéder à la formation d'un train supplémentaire, quand cette mesure n'est pas de nature à troubler l'ordre de service et compromettre la sûreté de la circulation.

Enfin le Chemin de fer peut opérer un déclassement (2), opération toutefois assez dangereuse pour lui, car elle est susceptible de lui faire encourir diverses sanctions.

Constituant d'abord une infraction à la police des chemins de fer, du fait que l'article 27 du décret de 1917 et l'article 43 du Cahier des Charges ont été violés, elle lui fera encourir les pénalités prévues par l'article 21 de la loi de 1845.

Ensuite deux sortes de situations sont à envisager. En premier lieu, lorsqu'un voyageur est invité à monter dans une classe inférieure, il pourra se plaindre et obtenir le remboursement de la différence de prix et même, s'il y a lieu, une réparation du préjudice subi (Trib. Comm. Toulouse, 12 juillet 1889. *D. P.* 1891-3-39. — Trib. Comm. Lyon, 25 nov. 1931. *D. H.* 1933. Somm. 6).

A plus forte raison s'il a été offert à ce voyageur une place dans un fourgon à bagages. (Trib. Comm. Seine, 17 avril 1895. *S.* 189-52-183).

Par ces motifs, la responsabilité du Réseau sera toujours encourue à moins d'une renonciation contractuelle invariablement inscrite dans les cartes d'abonnement (3).

(1) Trib. Comm. Villefranche-sur-Saône, 25 novembre 1902. *B. T.* février 1903. — Trib. Comm. Seine, 10 octobre 1903. *B. T.* janvier 1904, p. 11. — Trib. Comm. Castres, 22 janvier 1909. *B. T.* 1909, 104.

(2) Voir ROGER, t. II, 1^{re} édition, p. 44.

(3) En ce sens : Trib. de Paix, Paris-8^e arrondissement, 23 mars 1922 (non publié) qui rejeta toute demande en dommages-intérêts parce qu'elle avait été introduite par un abonné.

En second lieu, dans une situation inverse, s'il est évident que le voyageur de 3^e, invité à monter en 2^e ou en 1^{re} ne se plaindra pas, les voyageurs de ces classes pourront par contre invoquer que s'ils ont payé un billet de 2^e ou de 1^{re}, ce n'était pas seulement pour avoir un meilleur confort, mais aussi afin de faire route avec des gens de leur niveau social ou pécuniaire, ce qu'ont admis certains arrêts qui ont accordé en conséquence un droit à réparation à ces voyageurs (Trib. Comm. Saint-Etienne, 26 avril 1901. S. 1904-2-1116. — Trib. Comm. Seine, 26 août 1926. B. T. 1927, p. 23).

Cette possibilité de recours sera toutefois écartée au cas de force majeure, ou si le voyageur avait renoncé conventionnellement à se plaindre (cas des abonnés) ou si le règlement autorise le déclassement (cas notamment du règlement d'exploitation du P.-L.-M. du 1^{er} août 1896).

§ 5. — *Eviction de places. Places retenues.*

Si le chemin de fer doit assurer au voyageur une place de la classe pour laquelle le prix a été payé, il doit aussi faire en sorte que le voyageur puisse en jouir durant toute la durée du transport.

Cette obligation avait incité certains auteurs à voir dans le contrat de transport un louage de choses. Nous avons dit précédemment ce qu'il fallait en penser : le contrat est à la fois un louage d'ouvrage et à la fois un louage de chose, et pourtant il n'est ni l'un ni l'autre, car bien que leur ressemblant, il est avant tout le contrat de transport, contrat de nature spéciale et qui a ses formes propres.

Si un voyageur se voit troublé dans l'occupation de sa place, il aura d'abord un recours contre l'auteur du trouble (basé sur l'article 1382) qui se verra aussi condamné à une amende, vu qu'il aura manqué aux prescriptions réglementaires, mais il pourra aussi recourir contre le Réseau, si le dommage a eu pour cause une faute de celui-ci. C'est notamment aux agents du Réseau de faire respecter les droits du voyageur gêné par des colis encombrants apportés par d'autres voyageurs, les dimensions de la place

affectée à chaque voyageur étant définies par l'article 23 du décret de 1917.

Une compagnie doit aussi être déclarée responsable des conséquences de l'explosion survenue dans des bagages à main dangereux, qu'elle a laissé introduire dans une voiture, par suite d'un manque de surveillance (Cour Alger, 10 décembre 1924. *B. T.* 1925-46).

D'autre part la dépossession de sa place par le voyageur verra encore une responsabilité du Chemin de fer, lorsqu'il avait loué au service de garde-places, car la convention a été violée.

Le Tribunal de Commerce de Grenoble avait décidé par un jugement du 4 mars 1910 (*B. T.* 1911-140) que le voyageur qui n'avait pu occuper la place qu'il avait retenue n'avait droit qu'au remboursement de la taxe perçue par la location.

Mais ce jugement a été infirmé par le Tribunal de Commerce de la Seine (1) et la Cour de Paris (2) qui ont accordé en outre au voyageur des dommages-intérêts en réparation du préjudice subi, car disent-ils, si le voyageur a loué c'est qu'il y avait un intérêt quelconque.

Signalons d'autre part deux décisions particulières concernant les wagons-couchettes.

Des voyageurs qui ne peuvent occuper des couchettes qu'ils avaient réservées ont droit au remboursement de leurs frais d'hôtel, s'ils ont préféré ne pas voyager dans de telles conditions, mais on ne saurait faire grief au Chemin de fer, déclare le Juge de Paix du 5^e Canton de Bordeaux (10 novembre 1937), de se refuser au remboursement du prix de la couchette, car si en l'occurrence le transporteur est obligé de loger ses voyageurs, il ne peut être tenu de les loger à la fois à l'hôtel et dans les couchettes.

D'autre part, lorsque des couchettes sont inutilisées, le tarif G. V. 4, art. 1, § 3, ne prévoit que le remboursement de la moitié du prix et la Justice de Paix de Paris-

(1) 4 décembre 1923. *B. T.* 1934-69.

(2) 24 décembre 1926. *B. T.* 1927-34.

8^e arrondissement (23 janvier 1930) en a fait une application rigoureuse en rejetant la prétention qu'avait un voyageur d'être remboursé de la totalité du prix sous prétexte d'enrichissement sans cause de la part du Chemin de fer.

§ 6. — *Conditions générales de confort et d'hygiène.*

Le voyageur ayant à présent trouvé une place et étant désormais assis, quels incidents peuvent encore surgir ?

Le Cahier des Charges et le décret de 1917 contiennent de nombreuses prescriptions relatives aux voitures.

Le type des voitures à voyageurs étant déterminé par le Ministre sur l'avis du service du Contrôle, un voyageur ne pourra se plaindre que le Réseau maintient en service des wagons de type ancien (Civil 8 janvier 1894. *D. P.* 1894-1-1275).

Par contre, la responsabilité du chemin de fer pourrait être engagée si ces voitures n'étaient pas maintenues en bon état d'entretien conformément aux prescriptions. Les voitures ne sont d'ailleurs mises en service qu'après une autorisation délivrée après examen par le service de contrôle, art. 24 (de 1917), et sont toujours nettoyées et visitées après chaque voyage. Néanmoins, le juge de Paix du canton Ouest de Pau a condamné le P.-O. à payer des dommages-intérêts à un voyageur de 1^{re} classe qui avait dû voyager dans un compartiment dont la portière était dépourvue de glace (juin 1909, non publié).

Les voitures doivent en outre être chauffées pendant la saison froide (art. 37 du décret 1917) ; et le voyageur peut se plaindre et obtenir réparation du préjudice subi par une insuffisance de chauffage (1).

Pendant la nuit et pendant le jour, aux passages des souterrains désignés par le Ministre des Travaux publics, les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement.

(1) Trib. Comm. Lyon, 8 juin 1909. *Gaz. Communale de Lyon*, 8 décembre 1909. — Trib. Comm. Roanne, 5 février 1908. *B. T.* 1911-75. — Trib. Comm. Amiens, 12 avril 1922. *B. T.* 1922-97.

A l'époque ancienne où on éclairait avec des lampes à l'huile ou au gaz, la responsabilité des Compagnies était maintes fois engagée lorsque la lampe s'éteignait (Juge de Paix Bergerac, 12 déc. 1908. *B. T.* 1909, p. 87 entre autres).

Aujourd'hui, le défaut d'éclairage peut encore engager la responsabilité du Chemin de fer lorsqu'un attentat contre un voyageur aura été favorisé de ce fait, ce qui résulte encore *a contrario*, d'un arrêt de la Chambre des Requêtes du 1^{er} août 1929 (*D.* 1930-1-25).

§ 7. — *Descentes en cours de route* (1). *Appel dans les gares et buffets.*

Si le voyageur descend à une gare d'arrêt et se rend au buffet, il devra être avisé du départ du train, ce qui se fait aujourd'hui par haut-parleur.

Mais tandis qu'à défaut de cet appel la responsabilité du réseau peut être engagée selon l'avis du Tribunal Civil de Céret, 16 mai 1905 (*B. T.* 1905-11), d'après le Tribunal de Commerce de la Seine l'appel dans les buffets n'est pas obligatoire (28 avril 1926. *Gaz. Palais*, 18 mai 1926).

Quant aux voyageurs se trouvant dans les salles d'attente et qui se plaignent de n'avoir pas été prévenus du départ du train, leur demande ne sera admise d'après le Tribunal de Commerce de Saint-Brieuc (4 avril 1913) que s'ils en rapportent la preuve.

Par contre, il est important, à une gare d'arrêt, si on détache une voiture du train de n'oublier ni la voiture ni le voyageur (Trib. Comm. Lyon, 1^{er} juin 1909. *Gaz. Lyon*, 3 nov. 1909, et *B. T.* 1910-9).

Les noms des stations sont en principe portés à la connaissance des voyageurs de manière qu'ils ne puissent dépasser leur station ; à défaut un appel collectif, fait par un agent, suffira (Trib. Comm. Seine, 17 juin et 29 sept. 1869. Picard, t. IV, p. 212) ; mais le chemin de fer n'est pas obligé de prévenir les voyageurs qu'ils ont à changer de train (Civ. Seine, 28 février 1925).

(1) RIGAUD, *Ce que le voyageur doit savoir*, p. 94.

Toutes ces obligations se résument en somme dans le fait que le Chemin de fer doit faire son possible pour permettre au voyageur d'accomplir normalement son voyage, mais s'agissant le plus souvent de faits non prévus par la convention, le voyageur se doit aussi de faciliter lui-même son transport.

Nous n'étudierons pas ici l'obligation qu'a le Chemin de fer d'assurer la sécurité du voyageur. Celle-ci entrera en effet dans notre dernier chapitre spécialement consacré aux dispositions prises pour assurer la sécurité du voyageur et elle sera aussi traitée indirectement en partie dans la matière des accidents de personne.

§ 8. — *Itinéraire.*

Par contre, avant de passer à l'étude de la responsabilité pour cas de retard, nous devons dire que l'itinéraire convenu ou prescrit par les règlements doit être respecté ; celui-ci est généralement indiqué par affiches dans tous ses détails et une mention spéciale est inscrite sur le billet (Paris-Hendaye, via Bordeaux par exemple).

Si le réseau s'écarte de l'itinéraire prévu, il risque d'être condamné à des dommages-intérêts au cas où le voyageur établirait que de ce fait il a subi un préjudice.

§ 9. — *Registres des plaintes.*

Dans tous les cas que nous avons énumérés et où le voyageur a un juste motif de se plaindre, il peut le faire par écrit sur un registre spécial, mis à cette fin à sa disposition dans chaque gare, et qui lui sera remis aussitôt qu'il en fera la demande et pour quelque motif que ce soit.

Toutefois, il ne faut pas s'illusionner sur l'importance de ce registre des plaintes ; il est exclusivement destiné au service du contrôle de l'Etat, et, en conséquence, il importera de n'enregistrer sur ce livre que les faits susceptibles d'appeler une intervention de l'Administration du Contrôle ou ceux dont le plaignant tient à faire constater l'existence : impolitesse des employés — malpropreté des wagons...

L'inspecteur du Contrôle ayant instruit sa plainte, inscrira le résultat de l'enquête sur le registre en regard de chaque plainte ou observation.

Mais si la plainte soulève une question d'indemnité, le plaignant devra s'adresser directement au réseau, car l'Administration n'a pas compétence pour trancher les questions de cette nature qui relèvent des tribunaux.

Si bien que, lorsque le voyageur désirera intenter une action en dommages-intérêts contre le Chemin de fer ou lorsque le Réseau encourra une des pénalités prévues pour infraction à la police des Chemins de fer, ce sera du ressort des tribunaux que nous déterminerons en étudiant la demande en réparation du préjudice causé par un retard.

SECTION II. — La responsabilité pour retard.

§ 1. — *Établissement de la marche des trains et notion du retard.*

Au point de vue vitesse, les trains de voyageurs peuvent être rangés en trains rapides et en trains express, affectés à des relations rapides entre les principaux points des grandes artères du réseau français ou à des relations internationales, et en trains directs et omnibus, qui assurent des relations locales. Au point de vue de la mise en marche, il faut distinguer les trains réguliers mis en marche d'office tous les jours, les facultatifs mis en circulation suivant les besoins du service et les spéciaux (1).

Pour tous une obligation essentielle incombe aux agents : le respect des horaires qui, établis à l'avance suivant plusieurs éléments (temps de parcours entre les points d'arrêts, stationnements aux points d'arrêts, etc...) ont été soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics (article 61 du décret du 11 novembre 1917) et sont obligatoires tant pour le Réseau que pour le Public (article 42 du même décret) (2).

(1) Conférence de M. Morrisson, inspecteur principal adjoint (service du Mouvement). *Cours pratique élémentaire d'exploitation des Chemins de fer du P.-O.* Livre I : Mouvement, 1932, p. 49.

(2) CALOT, *op. cit.*, p. 51.

Deux documents essentiels : le livret de marche et le graphique sont mis à la disposition du personnel pour assurer la régularité de la marche d'un train qui, en théorie, est parfaite. Mais diverses défaillances, humaines ou matérielles, des intempéries, peuvent survenir, si bien que prévue pour 15 heures l'heure d'arrivée d'un train peut se voir portée à 17 heures. C'est le retard.

Que se passe-t-il alors, eu égard à la responsabilité civile du Chemin de fer ?

Le voyageur qui voit les horaires portés à sa connaissance par le livret-horaire placé dans les salles d'attente des gares et stations, par les affiches placardées, par le livret-guide ou l'indicateur Chaix, a le droit de compter sur les heures de départ et d'arrivée du train qu'il désire prendre et qui sont déterminées à la minute.

« Aucun train, déclare le décret de 1917, ne peut partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains. » Si le train part avant l'heure ou arrive en retard, l'horaire du contrat n'est pas respecté et la responsabilité du Chemin de fer est engagée. Il était tenu d'une obligation de résultat : amener le voyageur à l'heure prévue ; du seul fait que cette obligation a été inexécutée, il est présumé en faute sauf à pouvoir établir une cause étrangère qui ne lui est pas imputable.

Seulement, dans notre législation, le retard ne donne pas de lui-même droit à une indemnité. Contrairement à certaines législations étrangères — Allemagne notamment — qui ont établi des forfaits pour obliger les réseaux à verser une somme déterminée pour chaque heure de retard, le voyageur doit prouver que de ce fait il a subi un préjudice (1) (Cas. Req., 19 février 1918. *B. T.* 1918-88).

En conséquence, pour que la responsabilité du Chemin de fer soit engagée à la suite d'un retard, trois groupes de conditions sont requises :

- qu'il y ait un retard,
- que ce retard ait causé un préjudice au voyageur,
- que le Chemin de fer qui est présumé en faute n'ait

(1) ROGER, édition 1932, p. 553, note 1.

pu s'exonérer en invoquant la cause étrangère prévue par l'art. 1147.

§ 2. — *Existence du retard. La correspondance manquée.*

C'est au voyageur à établir le retard. Cela lui sera relativement facile, les mouvements de train étant obligatoirement consignés sur des registres, conformément à l'article 69 du décret de 1917, et tout retard excédant les limites déterminées par le Ministre devant être mentionné (15 minutes en principe).

Mais tout retard ne peut faire l'objet d'une réclamation des voyageurs.

S'il semble qu'aucune réserve ne doive se déduire de sa faible importance (1), ou de la nature du train (2), il importe par contre de ne prendre en considération que le retard à l'arrivée à destination.

En vertu de la théorie de l'indivisibilité des délais, c'est en effet, déclare Roger (3), l'ensemble des délais réglementaires qui est seul obligatoire pour le Chemin de fer. Tenu de conduire le voyageur à destination à l'heure fixée par les notes de service, le voiturier n'est pas responsable du fait des retards qui ont pu se produire en cours de route du moment que le train arrive en temps voulu. L'obligation de respecter l'horaire doit s'entendre de l'horaire total afférent au contrat conclu avec le voyageur et non de l'horaire de route.

Ainsi, un voyageur prend à 8 h. 06 au départ de Paris le rapide de Marseille où il compte arriver à 19 h. 10 ; si ce train arrive en retard à Marseille, il pourra exercer un recours en dommages-intérêts à la condition qu'il prouve un préjudice, mais sa réclamation ne serait pas recevable si elle s'appuyait sur le fait qu'ayant donné un rendez-vous en gare de Lyon au passage de ce train à 14 h. 37, ledit train n'était arrivé qu'à 15 h. 40, ce qui lui aurait fait manquer un rendez-vous d'affaires donné par lui dans cette station.

(1) JOSSERAND, p. 883.

(2) *Ibid.*

(3) ROGER, édition 1932, p. 554.

La jurisprudence est solidement établie en cette matière.

Elle confirme même régulièrement que le voyageur n'a pas droit aux arrêts en cours de route (Cass., 18 février 1914. *D. P.* 1916-I-142. — Cass., 21 mars 1921. *G. P.* 1921-1-670).

Les arrêts dans les gares sont en effet strictement limités au besoin du service (1) et le Chemin de fer a notamment le droit d'écourter ces arrêts pour rattraper de légers retards (2).

Mais si le voyageur n'a pas droit à l'arrêt en cours de route, il a le droit par contre en principe à la correspondance (3).

Le réseau, qui viole ses horaires et oblige un voyageur à recourir à d'autres moyens de transport, commet une faute engageant sa responsabilité dans les termes de l'article 1147. Le dommage causé par le manque de correspondance est un événement prévisible (4).

Mais, s'il en est ainsi, ce sera à la condition que les trains puissent être considérés comme normalement en correspondance, ou qu'il n'ait pas été inséré sur son billet une clause spéciale, stipulant que la correspondance n'était pas garantie.

Nous examinerons tout à l'heure la validité de cette clause.

Pour l'instant nous devons dire que deux trains sont normalement en correspondance dans les gares de jonction quand l'heure d'arrivée de l'un et l'heure de départ de l'autre sont indiquées d'après les tableaux de la marche des trains comme séparées par un intervalle de 5 minutes au moins (10 minutes sur le réseau P.-L.-M.) (5).

Si l'intervalle prévu est d'une durée inférieure, le voyageur ne doit pas normalement compter sur la correspondance, et sa demande d'indemnité pour défaut de corres-

(1) Trib. Comm. Versailles, 17 mars 1934.

(2) Cour Colmar, 8 décembre 1934, *G. P.* 17 janvier 1935.

(3) ROGER, édition 1932, p. 555.

(4) Cour de Caen, 21 mai 1930.

(5) Indicateur Chaix : correspondance des trains.

pondance ne saurait être acceptée (Tribunal de Commerce d'Amiens, 15 février 1935, non publié).

La Cour de Cassation avait déjà décidé que les ordres de service des Chemins de fer dûment homologués et publiés, devant être régulièrement appliqués, il en résultait, que, lorsqu'un ordre de service réglant la marche des trains portait que la correspondance n'était pas garantie, un jugement ne pouvait condamner les Compagnies à des dommages-intérêts pour retard (Ch. Civ. 8 déc. 1908 et 8 fév. 1909. *D. P.* 1910-1-303. — Ch. Civ. 18 fév. et 18 déc. 1913, *D.* 1916-1-142).

Seulement, ajoutait-elle, il en serait autrement si on relevait un élément de préjudice distinct de celui résultant du défaut de concordance des trains. Ce qui laisse entendre que, si le voyageur ne peut se plaindre du préjudice à lui causé par la correspondance manquée, puisqu'elle n'était pas garantie, il peut toujours obtenir des dommages-intérêts s'il prouve que le retard par lui seul lui a causé un dommage (1).

Cette distinction a, à notre avis, quelque chose de spécieux et il ne faut considérer cette réserve de la Cour de Cassation que comme une sorte de renversement de preuve. C'est d'ailleurs, ainsi que nous allons le voir, l'interprétation qu'elle donne aux clauses d'irresponsabilité. Seulement, nous le ferons remarquer, et nous pouvons déjà le constater par le jugement précité du Tribunal d'Amiens, les tribunaux, surtout dans leurs jugements les plus récents, s'écartent de cette jurisprudence.

§ 3. — *Nécessité d'un préjudice.*

Le voyageur, ayant établi qu'il avait subi un retard à son arrivée à destination, doit maintenant démontrer qu'il a subi un préjudice. Pas d'intérêt, pas d'action, et il importe à ce sujet de différencier le préjudice du simple ennui.

Ainsi, le Tribunal de Commerce de Saint-Dié a décidé, le 8 décembre 1921, que la seule gêne momentanée que cause

(1) ROGER, p. 556, édit. 1937.

à un voyageur l'obligation de se coucher 46 minutes plus tard que l'heure sur laquelle il avait compté ne constitue en aucune façon le préjudice prévu par l'art. 1149 du C. C. De même le Tribunal de la Seine a débouté pour absence de préjudice à cette heure matinale un voyageur qui était arrivé à destination à 8 heures du matin avec un retard de 2 h. 45 m. (15 avril 1930 ; non publié).

Conformément au principe de droit commun, pour donner droit à réparation, le préjudice doit être certain et justifié. Si ce principe est incontestable, les applications en sont parfois difficiles car il importe de faire une distinction nécessaire entre le préjudice éventuel, c'est-à-dire non encore réalisé mais possible, et le préjudice futur, qui se réalisera certainement. Seul ce dernier peut entraîner droit à réparation, puisque lui seul est certain. Mais il est parfois difficile de savoir si le préjudice est certain.

Quid, en effet, du voyageur qui se rend à une adjudication, peut-il prétendre que sans le retard il eût été certainement adjudicataire ? *Quid* du coureur cycliste qui va en province disputer une course et qui ne peut en prendre le départ, ou du jockey qui ne peut monter son cheval, pourront-ils affirmer tous deux qu'ils auraient gagné la course et demander en conséquence des dommages-intérêts pour le gain manqué ?

Il est bien évident qu'en pareil cas la question est embarrassante, aussi les Tribunaux se contentent-ils le plus souvent de refuser les dommages-intérêts, le préjudice leur semblant par trop incertain. C'est notamment ce qu'a décidé la Cour suprême en cassant, pour absence de motifs justificatifs, l'arrêt de la Cour de Paris qui avait accordé des dommages-intérêts à un voyageur qui alléguait que le retard l'avait mis dans l'impossibilité d'arriver en temps utile pour participer à une adjudication (Cass. 9 juillet 1913. S. 1913-1-460).

Elle a jugé encore dans le même sens dans le cas d'un voyageur qui prétendait que le retard d'un train l'avait empêché de prendre part à une course où il aurait pu gagner un prix (Ch. Civ. 29 janvier 1908. D. P. 1910-1-280).

Ajoutons, par contre, que la jurisprudence reconnaît généralement que le préjudice moral peut justifier le droit à réparation.

Nous pouvons même citer un jugement récent du Tribunal de Commerce de la Seine (7^e ch.) en date du 4 novembre 1937 qui a rejeté le préjudice matériel invoqué (rendez-vous d'affaires manqué) qui n'avait pu être justifié, pour ne retenir que le préjudice moral, en l'occurrence la gêne qu'avait causée au voyageur l'emprunt d'un train de nuit. Mais si nous estimons équitable le préjudice moral résultant pour une personne de n'avoir pu assister aux obsèques d'un parent (1), nous estimons, par contre, que c'est dégénérer en abus que d'accorder des dommages-intérêts à une personne qui n'a pu assister à un dîner (2).

§ 4. — *La présomption de responsabilité du Chemin de fer.
Les circonstances exonératoires.*

La dernière condition pour que le voyageur puisse avoir droit à réparation, c'est que le retard soit imputable au Chemin de fer.

Nous avons défini dès le début l'obligation qu'avait celui-ci d'amener le voyageur à sa destination à l'heure réglementaire comme une obligation de résultat. Le simple fait qu'il y a retard à l'arrivée d'un train constitue pour le réseau une « inexécution des prescriptions administratives et de l'engagement qu'il avait pris à l'égard du voyageur, du fait de ses horaires, de le conduire à destination avec exactitude » (3). *Ipso facto* il est présumé en faute.

Mais conformément au droit commun de l'article 1147, si le voyageur n'a pas à prouver la faute du transporteur qu'on sous-entend, celui-ci peut prouver par contre que le retard n'est dû qu'à une cause étrangère qui ne lui est pas imputable. Cette cause devra être établie d'une

(1) Justice de Paix de Toulouse, 12 avril 1911 (*Gazette des Tribunaux du Midi*, 16 juillet 1911). — Trib. de commerce de Lyon, 4 novembre 1910 (*Gazette communale de Lyon*, 7 juin 1911).

(2) Trib. de Commerce de la Seine : 25 novembre 1910 (*B. T.* 1911, 42).

(3) ROGER, *Manuel*, édition 1932, p. 552.

manière précise. Elle résultera le plus souvent ici d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit. Nous verrons, lors des accidents de personnes, que la cause étrangère peut comprendre aussi le fait de la victime et le fait d'un tiers; mais pour le retard, ces deux causes ne se rencontrent guère. Nous pouvons toutefois signaler comme constituant le fait d'un tiers susceptible d'écarter la responsabilité du chemin de fer, le fait qu'il y aurait eu un attentat criminel sur la voie ferrée (1), à la condition toutefois qu'aucune faute de service ne puisse être relevée contre le Réseau.

La force majeure est par contre une cause d'exonération fréquente de responsabilité. Doit-on lui assimiler le cas fortuit ?

En effet, pour certains auteurs (2) qui opèrent une distinction entre ces deux événements, seule la force majeure serait susceptible d'exonérer le débiteur, elle désignerait uniquement les faits extérieurs à l'entreprise, l'événement qui vient du dehors (tremblement de terre, inondation...) tandis que le cas fortuit viserait l'incident imprévu de l'industrie, les faits provenant des conditions de l'exploitation du chemin de fer (avaries aux machines, etc...) et ne constituerait pas une circonstance exonératoire.

Nous ne voulons pas entrer dans la discussion et faire état des divers arguments démontrant l'intérêt qu'il y a à distinguer ou non ces deux événements. Nous nous contenterons de rester fidèle au Code et à la jurisprudence (3). Si, grammaticalement en effet, il est possible de distinguer dans le cas fortuit l'indication de l'origine accidentelle imprévue, fortuite de l'obstacle sur lequel a échoué l'exécution de l'obligation et dans la force majeure la nature insurmontable de cet obstacle, il est de solution constante par contre, dans le langage de la loi, que ces expressions sont synonymes (4). Le Code Civil ne fait

(1) Paris, 11 janvier 1908 (*D. P.* 1910-2-224).

(2) EXNER, *La force majeure et le contrat de Transport*. — THALLER, *Traité*, n° 1198.

(3) Code FUZIER, HERMAN et DEMOGUE, *Code civil annoté*. Voir articles 1147 et 1148.

(4) FUZIER, HERMAN et DEMOGUE, *Code civil annoté*, p. 251, t. III.

aucune différence entre le cas fortuit et la force majeure, l'article 1148 en est la preuve : « Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché... » Ces deux expressions semblent exprimer la même idée : l'impossible (1).

Nous dirons même qu'en logique, les sens particuliers des deux termes concourent à établir la notion pleine de l'impossibilité d'exécuter, et qu'en définitive on peut considérer comme des cas fortuits ou de force majeure tous les faits ou événements provenant d'une cause étrangère, non imputable au Chemin de fer, qui l'ont empêché d'assurer la marche régulière du train. Seulement ayons soin de préciser que ces événements doivent être inévitables, et constituer un obstacle absolu à l'exécution de l'obligation. Le Réseau d'autre part ne devra avoir commis aucune faute susceptible de les favoriser.

Quoique les faits constituant la force majeure soient des plus divers, nous pouvons toutefois en nous inspirant de ce qui précède considérer comme tels :

— Les inondations (Cass. 11 juillet 1892. S. 1893-1-94);

— Les éboulements de terre ou de roches obstruant la voie (Cass. 10 février 1868, *D. P.* 1868-1-199 et Req., 19 février 1924. *D. H.* 1924; p. 186);

— Des chutes de pluies abondantes ayant détérioré la voie (Cour Montpellier, 20 juillet et 19 novembre 1908. *B. T.* 1909, p. 24 et 59);

— Le verglas, lorsque sa consistance ou son épaisseur empêchent sur les voies électriques le contact du rail conducteur avec le trolley de la voiture motrice (Trib. Civ. Prades, 12 juin 1912. *B. T.* 1913-79).

Tous les retards dus à des causes inévitables n'entraîneront aucune responsabilité. Il en sera de même de ceux qui résultent, durant une guerre, des nécessités de transports militaires imposés aux réseaux (Cour Grenoble,

(1) COLIN et CAPITANT, *Cours élémentaire de droit civil*, t. II, n° 81

12 juillet 1920); ou de ceux découlant d'avaries occasionnées par un orage à la distribution d'électricité alimentant les signaux (Justice de paix, Paris-9^e ar., 28 décembre 1928).

Par contre lorsque les événements qui ont entraîné le retard pouvaient, quoique soudains et irrésistibles, être prévus ou conjurés par le Chemin de fer, sa responsabilité sera engagée.

Il a pu en effet être empêché d'exécuter son obligation par une cause qui lui est étrangère, mais peut-être que par une diligence exceptionnelle, une diligence plus grande en tout cas que celle qu'il a montrée, il aurait pu éviter les conséquences de cet obstacle.

C'est la raison d'ailleurs pour laquelle les tribunaux refusent généralement d'assimiler à des cas de force majeure les faits d'exploitation, et cela non pas parce qu'ils constituent un cas fortuit distinct de la force majeure, mais parce que le plus souvent, disent-ils, ou une faute du Chemin de fer est à la base de cet accident ou ces faits étaient prévisibles (1).

Le Tribunal de Commerce de la Seine a notamment jugé ainsi le 22 mai 1937 (2) à propos d'accidents survenus au matériel d'exploitation :

« Attendu qu'il appert des débats qu'un accident mécanique du genre de celui qui fait l'objet du présent litige est de ceux qui doivent être prévus par la Compagnie ; qu'elle ne peut en conséquence l'assimiler à un cas de force majeure susceptible de l'exonérer de sa responsabilité... »

Des décisions avaient été rendues dans le même sens pour une avarie survenue à la machine (3), une rupture du bandage d'une roue de tender (4), un déraillement dû à la rupture d'un essieu qui n'avait pas été visité depuis cinq mois (5).

(1) Trib. de Commerce de Saint-Etienne, 23 octobre 1936 (*Gazette des Tribunaux*, 24 février 1937).

(2) *B. T.*, juillet 1937, p. 84.

(3) Trib. Comm. Saint-Etienne, 3 mai 1901. *B. T.*, 1901-979. — Trib. Comm. Besançon, 28 janvier 1911. *B. T.* 1911-74.

(4) Trib. Comm. Condé-sur-Noireau, 16 août 1904. *B. T.* 1904-176.

(5) Trib. Comm. Aix, 5 février 1903 (n. p.).

L'affluence des voyageurs ne constitue pas par elle-même un cas de force majeure, à moins que le fait dû à des circonstances exceptionnelles n'ait pu être prévu par la Compagnie. Ce qui n'est pas le cas, si l'affluence est due à des fêtes sportives ou autres réunions, dont le Chemin de fer doit connaître l'existence, et à l'occasion desquelles il doit prendre, en conséquence, toutes les dispositions nécessaires pour assurer le mouvement régulier des voyageurs (1) (Just. de Paix, Paris-XII^e, 21 octobre 1898, *B. T.* 1899-422. — Trib. Comm. Seine, 10 octobre 1903. Sirey 1904-2-119).

En matière de transport, une grève ne constitue un cas de force majeure que si elle constitue un obstacle absolu et si elle a été soudaine ou injustifiée, et c'est au transporteur de le prouver. La force majeure s'entend, en effet, d'événements qui rendent l'exécution de l'obligation impossible, mais non de ceux qui la rendent seulement plus onéreuse ou plus difficile. La Cour de Cassation a décidé en conséquence qu'une grève ancienne ne pouvait constituer un cas de force majeure (Cass. Requêtes, 17 juillet 1912. *G. P.* 1912-2-310).

Le Tribunal de Commerce de Lisieux a estimé aussi que le retard provoqué par l'utilisation de mauvais combustible en période de grève devait engager la responsabilité du Chemin de fer (Lisieux, 4 novembre 1927. *D. H.* 1928, p. 180).

§ 5. — *Attribution des dommages-intérêts.* *Tribunal compétent.*

Lorsque le Réseau n'aura pu s'exonérer de sa responsabilité par la preuve d'une cause étrangère, il sera condamné au paiement de dommages-intérêts.

Cette condamnation sera le terme final de la procédure engagée par le voyageur devant le tribunal compétent, tribunal dépendant de la nature du contrat, variable elle-même avec la profession du voyageur.

(1) LAMY, *op. cit.*, p. 103.

Le contrat de transport n'est pas commercial par sa seule nature. S'il est en effet commercial pour le Chemin de fer, il constitue un acte civil pour le voyageur, à moins que celui-ci ne voyage pour les besoins de son commerce, auquel cas le contrat devient commercial en vertu de la théorie de l'accessoire (1).

Dans la première hypothèse, acte civil pour le voyageur, acte commercial pour l'entrepreneur de transport, la jurisprudence fait une distinction : si l'action est exercée par le Réseau, elle doit nécessairement être portée devant les Tribunaux civils ; il ne faut pas que le défendeur soit distrait de ses juges naturels ; dans le second cas, l'action peut au gré du demandeur être portée devant les Tribunaux civils ou devant les Tribunaux de commerce (2).

Si les Tribunaux civils sont compétents, il y a encore lieu de rechercher s'il faut s'adresser au juge de paix ou au Tribunal civil de 1^{re} instance.

En effet, la loi du 12 juillet 1905 sur la compétence des juges de paix, modifiée par le décret-loi du 5 novembre 1926, stipule que « les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 1.500 francs (depuis le décret du 28 mars 1934) et à charge d'appel jusqu'à 4.500 francs sur les contestations..., entre les voyageurs et les entrepreneurs de transport par terre ou par eau, les voituriers ou bateliers, pour retards, frais de route... »

Dans la deuxième hypothèse, par contre, lorsque l'acte est commercial pour le voyageur, le contrat est commercial pour les deux parties en cause.

Le juge de paix est alors incompétent, car la juridiction du juge de paix même pour les contestations entre voyageurs et transporteurs n'est point une juridiction exclusive, mais soumise aux règles générales de la compétence. Seul le Tribunal de Commerce peut être déclaré compétent car les affaires commerciales échappent en raison de leur nature aux juges de paix. C'est un cas d'incompétence absolue.

(1) LAMY, p. 328, et LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 3^e édit., III, n° 704.

(2) ROGER, p. 24, édition 1932.

Nous venons de traiter brièvement de la compétence *rationae materiae*, ou mieux, comme disent M. Morel et M. Solus (1), de la compétence d'attribution, parce que l'action en responsabilité peut être portée devant des tribunaux différents de ceux compétents en matière d'accident, par contre pour ce qui concerne la compétence territoriale et la procédure en général de l'action en responsabilité, nous renvoyons au chapitre III.

Les dommages-intérêts dus au créancier devront, dit l'article 1149, compenser la perte qu'il a faite et le gain qu'il a manqué (2). Mais la loi apporte à ce principe une importante limitation : l'article 1150 décide en effet que le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ; lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation a été inexécutée (3). Par conséquent le texte consacre une solution différente de celle qui est admise en matière délictuelle, où les dommages-intérêts doivent toujours être égaux au préjudice causé, sans qu'il y ait à distinguer si la faute est intentionnelle ou non.

Cette question des dommages-intérêts dus, uniquement si le chemin de fer a pu les prévoir (car il est évident qu'on ne peut parler de dol en notre matière ; le chemin de fer ne prenant pas un malin plaisir à faire arriver les voyageurs en retard), va amener certaines difficultés.

Si l'Administration du chemin de fer a pu en effet prévoir la cause du dommage, c'est-à-dire que le train aurait du retard et que de ce fait elle serait susceptible de réparer le préjudice subi par ses clients, elle n'a pu lors de la conclusion du contrat, mesurer l'étendue de celui-ci. Non seulement elle ignore le plus souvent la profession ou la qualité des voyageurs, mais elle ignore encore le but de leur voyage.

(1) SOLUS, *Cours de Procédure civile*, 1934-1935, p. 244.

(2) BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE, *Droit civil, Obligations*, t. I, n° 474. — DEMOGUE, *Obligations en général*, t. VI, n° 267. — COLIN et CAPITANT, *op. cit.*, t. II, n° 101.

(3) AUBRY et RAU, *Droit civil français*, t. IV, 5^e édit., p. 171. — DEMOGUE, *op. cit.*, t. VI, n° 274. — COLIN et CAPITANT, *op. cit.*, t. II, n° 105. — BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE, *op. cit.*, t. I, n° 483.

Ce qu'elle peut savoir, évidemment, c'est qu'il n'y a pas parmi les voyageurs que des touristes mais aussi des gens qui se déplacent pour leurs affaires, seulement si le Réseau sait cela d'une manière générale, car tout est prévisible, il lui est impossible par contre de prévoir et de mesurer l'intérêt que présente pour chaque voyageur pris individuellement l'arrivée du convoi à l'heure réglementaire. Doit-on alors calculer les dommages-intérêts d'après le plus grand préjudice prévu ou d'après le plus petit ?

Il pourrait sembler à première vue que du moment que le chemin de fer ait pu prévoir la cause du dommage, il en doive réparation alors même que le chiffre de l'indemnité dépasserait ses prévisions (1). Ce qui nous amène à l'opinion soutenue par certains auteurs qui, devant la difficulté qu'il y a à distinguer ce qui a pu être prévu ou non, estiment que la réparation doit être intégrale dans tous les cas.

Mais tel n'est pas l'avis de la Cour de Cassation qui à plusieurs reprises a affirmé que l'article 1150 ne permettait pas d'imposer au débiteur de bonne foi des dommages-intérêts dont la quotité dépasserait ses prévisions (17 juillet 1924. S. 1925-1-321).

Cette solution a été admise plusieurs fois en matière de retard dans le transport des voyageurs par chemins de fer : « l'inobservation des horaires constitue toujours une faute, déclare un jugement du Tribunal de Commerce du Puy, le 6 octobre 1933, mais le chemin de fer peut toujours invoquer à son profit les articles 1150 et 1151 du C. C. »

Aussi devant cet avantage accordé à la bonne foi, certains auteurs ont-ils estimé que l'indemnité devrait alors être toujours mesurée d'après la gravité de la faute et non sur le préjudice. Cette thèse a été repoussée par la Cour de Cassation le 7 juillet 1914, mais en fait cette idée hante les tribunaux qui ont souvent tendance à proportionner les dommages-intérêts à la gravité de la faute (2).

(1) En ce sens : Trib. Comm. Saint-Etienne, 23 octobre 1936. *B. T.*, mai 1937, p. 59.

(2) MOREL, *Cours doctorat*, 1936-1937, p. 60 et s.

Quoi qu'il en soit de ces diverses théories élaborées pour justifier ou critiquer l'article 1150 dont certains demandent la suppression et d'autres l'extension, nous devons constater qu'en pratique, l'attribution des dommages-intérêts à un voyageur victime d'un retard est une question de fait. Les tribunaux jugent souverainement, et l'article 1150 n'apparaît que comme un élément modérateur chargé d'atténuer, dans certains cas, la responsabilité du transporteur suivant les circonstances de la cause.

Le Code en effet est formel, le débiteur de bonne foi ne saurait supporter toutes les conséquences de son acte, ce qui aboutirait à la réparation intégrale, mais seulement ce qu'il a été normal de prévoir, lors de la conclusion du contrat.

Cette limitation des dommages-intérêts, admise par le législateur en matière contractuelle parce qu'on suppose que le débiteur a réglé les conditions du contrat en raison de l'importance des dommages prévisibles, se justifie parce que ce serait fausser l'équilibre de la convention que de lui faire payer des dommages-intérêts qu'il n'a pu prévoir. Elle s'impose à plus forte raison pour le chemin de fer, qui, même s'il arrivait à connaître le but du voyage de chacun de ses voyageurs, ne pourrait, comme le voiturier libre, établir un tarif en conséquence puisque les tarifs homologués lui sont imposés.

Les juges se doivent donc d'être équitables et d'accorder une juste réparation au voyageur lésé, mais en n'envisageant que le préjudice qui ne peut prêter au doute.

L'indemnité sera allouée suivant les dommages naturels et ordinaires parce qu'ils ont pu être prévus, et non suivant les dommages exceptionnels qui n'ont pu être prévus (1).

En l'état actuel de la jurisprudence, le préjudice prévisible encouru à la suite d'un retard comprend tout préjudice matériel ou moral que le voyageur démontrera d'une manière certaine et qui a sa cause immédiate dans le retard (2).

(1) *Code* FUZIER, HERMAN et DEMOGUE, art. 1150, t. III, p. 271, note 3.

(2) *Ce que le voyageur doit savoir*, *op. cit.*, p. 145.

Pour fixer les idées nous allons donner la solution de quelques cas parmi ceux qui se posent le plus souvent devant les Tribunaux en faisant remarquer que les éléments de préjudice dont on tient le plus souvent compte sont les frais de séjour et débours imposés au voyageur par suite de son immobilisation : notes de restaurant, d'hôtel, de dépêche.

— Le chemin de fer ne saurait être tenu, déclare le Tribunal de Commerce du Puy (6 octobre 1933) que des déboursés imposés au voyageur par suite de son immobilisation (200 francs pour un retard de trois heures).

— Un voyageur arrivé en retard à Marseille et qui manque de ce fait son bateau pour l'Algérie aura droit au séjour à l'hôtel jusqu'au prochain départ et au remboursement de la partie du prix du passage représenté par le coupon de retour non utilisable sur le deuxième bateau (Tribunal de Comm. Seine. Chambre des Vacations, 20 juillet 1926. *B. T.* 1928, p. 83).

L'indemnité pourra aussi comprendre les frais d'automobile, s'il y a lieu, et la perte résultant d'une affaire manquée, mais pour demeurer dans l'esprit de l'article 1150 les juges ne considéreront, en principe, que ce qui est la conséquence directe et immédiate du retard, et ce sera au voyageur de prouver le préjudice qu'il allègue.

C'est ainsi que le voyageur qui loue une automobile pour arriver plus vite à destination lorsque par suite d'un retard il n'a pu avoir la correspondance, n'est pas fondé à demander le remboursement de cette dépense s'il ne justifie pas des rendez-vous dont il excipe, surtout qu'en principe, principalement pour ce qui est du défaut de correspondance le chemin de fer n'est pas tenu de procurer au voyageur arrêté en cours de route un mode de transport autre que celui objet du contrat. Il aura droit au seul remboursement du prix d'un dîner et du parcours non effectué (Tribunal de Commerce, Seine, 14 novembre 1929). Il n'en serait pas de même si la dépense de l'automobile avait été légitimée par l'urgence d'un déplacement (Chambéry, 14 février 1930. *G. P.*, 11 avril 1930), ou si le voyageur arrivé à une heure tardive de la nuit n'avait

pas d'autre moyen de locomotion pour rentrer chez lui et avait préféré cette dépense aux frais d'hôtel.

Ceci se produit fréquemment pour les voyageurs qui, venant de province, comptaient prendre un train à Paris pour se rendre en banlieue : indemnité allouée pour frais de transport de Paris-Orsay à Asnières à trois heures du matin (Tribunal Comm. Seine, 11^e Ch., 22 mai 1937. *B. T.* 1937-84). Frais de taxi pour se rendre de Paris-Est à Colombes (Tribunal Comm. Seine, 5^e Ch., 6 mai 1924. *B. T.* 1928, p. 11), etc.

Le préjudice, dans ces cas, est bien une conséquence directe et immédiate, bien que les Réseaux puissent alléguer que leur contrat se terminait à Paris-Orsay ou à Paris-Est et qu'ils n'étaient pas responsables de la suite du voyage.

Un jugement du Tribunal de Commerce de Guingamp (14 mars 1928) précise d'autre part que si plusieurs voyageurs ont utilisé la même voiture, ils n'ont droit chacun qu'au remboursement de leur quote-part des frais de location.

Bien que les Tribunaux apprécient toujours suivant les circonstances de faits le caractère de prévisibilité du dommage, ils doivent néanmoins, lors de l'attribution des dommages-intérêts, pour justifier légalement leur décision, marquer suffisamment que le dommage qu'ils retiennent pour déterminer l'indemnité avait été ou pouvait être prévu (1).

Ainsi l'arrêt qui condamne le Réseau à des dommages-intérêts sans relever aucune des circonstances établissant qu'il avait connu l'objet du voyage et avait prévu ou pu prévoir les conséquences qu'un retard dans l'arrivée pouvait avoir pour le voyageur et en se bornant à déclarer que tout transporteur est responsable du préjudice qu'il a occasionné par suite de l'inexécution de ses engagements envers le voyageur, que le Réseau sait mieux que qui que ce soit que la majeure partie des personnes qu'il transporte

(1) PLANIOL, RIPERT et ESMEIN, *op. cit.*, t. II, n° 864, et DEMOGUE, t. VI, n° 281.

voyage pour ses affaires et qu'un retard peut souvent être la cause d'un important préjudice, ne justifie pas légalement sa décision et doit être cassé (Cass. Civ. 9 juillet 1913).

§ 6. — *Des clauses d'exonération de la responsabilité* (1).

Il nous reste, pour terminer, à parler d'une question excessivement pratique. Nous avons vu jusqu'ici comment sont calculés les dommages-intérêts d'après les règles légales. Il nous faut examiner maintenant si ces règles ne peuvent être modifiées par la convention des parties, sous la forme de clauses d'exonération ou de limitation de la responsabilité. Le chemin de fer ne peut-il, par convention, se décharger entièrement de sa responsabilité, ou du moins la limiter ?

Contre ces conventions, on invoque qu'elles sont dangereuses ou qu'elles encouragent les négligences, que bien souvent elles sont acceptées à la légère, bien plus, que souvent elles sont imposées, ce qui est notre cas, dans des contrats ayant le caractère de contrats d'adhésion.

En leur faveur, on fait valoir des avantages économiques (le tarif accordé en échange au voyageur sera moins élevé) et le principe de la liberté des conventions des parties : celles-ci peuvent s'obliger de la manière qu'elles l'entendent, à condition de ne pas porter atteinte à l'ordre public et aux bonnes mœurs (2).

La loi Rabier du 17 mars 1905 étant intervenue en matière de contrat de transport terrestre, pour décider que désormais toute clause tendant à exonérer le transporteur est nulle, nous pourrions croire que l'incertitude qui régnait en jurisprudence jusqu'alors, mais qui s'accordait cependant à dire que la clause de non-responsabilité n'était pas nulle, et n'avait d'autre effet que de renverser la charge de la preuve, n'a plus de raison d'être. Seulement, si nous étudions cette loi de près, il nous faut constater que ce qui est réglé est la situation des clauses visant le trans-

(1) Voir Thèse ROGER, *op. cit.*, ch. IV : la clause élisive et la clause limitative dans le transport des personnes, p. 295 et suiv.

(2) MOREL, *Cours 2^e année, op. cit.*, p. 637.

port de marchandises et encore celles visant le cas de perte ou d'avarie uniquement, Elle ne dit rien du retard et ne vise en aucun point le transport de voyageurs. Si bien que pour ce qui concerne notre sujet, le problème reste entier (1).

Que devons-nous alors penser des clauses insérées dans les cartes d'abonnement et de circulation à demi-tarif, en vertu desquelles l'abonné s'engage à n'exercer à ce titre aucune action, à ne pas réclamer de dommages-intérêts pour retard ou défaut de place ?

Certains tarifs spéciaux, entre autres le tarif G. V. 1. 101, contiennent souvent, en effet, une clause ainsi conçue :

Le titulaire de la carte n'a droit, en raison de sa carte, à aucune indemnité pour les changements de service régulièrement autorisés. Il n'a droit également à aucune indemnité pour arrêt, défaut de place, retard, à moins que, en raison de leur importance ou de leur fréquence non justifiée par un cas de force majeure ou par les nécessités de service de l'exploitation du chemin de fer, il ne constitue une faute lourde.

Doit-on donner raison aux Réseaux, qui affirment la licéité de ces clauses, car disent-ils, il s'agit d'un contrat librement consenti et d'un tarif homologué par le Ministre et qui, par suite, a force de loi ou, aux voyageurs qui se plaindront en déclarant que nul ne peut à l'avance s'exonérer de ses propres fautes et que cette clause est léonine vu que le chemin de fer a un monopole et qu'ils sont obligés d'accepter ? Il n'est pas douteux que les réseaux ont raison. La loi Rabier n'ayant pas formellement interdit les clauses exonératoires de responsabilité en matière de transport de voyageurs, et ces clauses étant licites auparavant, elles doivent demeurer valables.

Mais comment doit-on les interpréter ? Doit-on considérer ces clauses comme dégageant le chemin de fer de toute responsabilité ou faut-il n'y voir, comme dans la jurisprudence antérieure à 1905, qu'un renversement de preuve, celle-ci tombant dès lors à la charge du voyageur.

La jurisprudence n'est pas des plus nettes en cette

(1) JOSSERAND, *op. cit.*, n^{os} 639, 851, 915.

matière, et elle est même divisée, celle des Cours d'Appel et des tribunaux n'étant pas la même que celle de la Cour de Cassation.

La Chambre des requêtes (1), après avoir déclaré : « est licite la clause du tarif des cartes d'abonnement à demi-tarif en vertu de laquelle l'abonné prend l'engagement de ne formuler aucune réclamation en cas de retard des trains », semble, ainsi que le fait remarquer Roger (2), ne donner d'autre effet à la clause que celui d'obliger le demandeur à faire la preuve dans les cas où, en droit commun, il en serait dispensé.

Cette jurisprudence apparaît davantage, poursuit cet auteur, dans la question de remboursement des abonnements. Un arrêt de la Chambre Civile (3) déclare bien, en effet, « que la clause du tarif spécial G. V. n° 3 qui contient l'engagement pris par l'abonné de ne réclamer en aucun cas le prix de son abonnement qui reste acquis à la Compagnie est licite et comprend l'interruption momentanée de service », mais il ajoute aussitôt : « ... que cette clause ne cesserait de s'appliquer que si l'abonné rapportait la preuve que c'est par la faute de la Compagnie qu'il a été privé du bénéfice de l'abonnement. »

Quant à la jurisprudence des Cours et des Tribunaux, elle manifeste deux tendances opposées. Selon les uns, l'intention des contractants n'est pas douteuse : ils veulent l'exonération, et puisqu'elle n'est pas illégale, il n'y a pas à chercher davantage : du moment qu'on admet cette clause, il faut la faire jouer entièrement et ne pas la remplacer par des demi-mesures comme le renversement de la preuve, à moins qu'il n'y ait dol ou même, selon certains, faute lourde.

...Attendu, dit la Cour de Bordeaux (4), que X..., porteur d'une carte d'abonnement et d'un billet à demi-place, s'était par avance expressément soumis à l'obligation de ne formuler aucune prétention pour le retard survenu ; que, en droit, un tel enga-

(1) Arrêt du 18 février 1919. *D. P.* 1919, chronique, p. 5.

(2) ROGER, *op. cit.*, édition 1932, p. 318.

(3) Cas. Civ. 7 janvier 1918. *B. A.* 1918-2-23.

(4) Bordeaux, 29 décembre 1913. *G. P.* 1914-1-212.

gement le lie ; qu'il a été victime, non pas d'un quasi-délit, mais d'une faute contractuelle ; que, ayant abandonné la faculté de demander réparation à raison de cette faute, il ne peut trouver dans aucun texte de loi, ni dans aucun principe juridique, l'aptitude à rendre inopérante cette renonciation ; que, si elle ne militait pas à son encontre, c'est-à-dire si, comme il paraît le vouloir, on devait la déclarer nulle, force serait aussid'annuler, par application de l'article 1172 du C. C., toute la convention au résultat de laquelle il a eu à payer seulement, dans de nombreux voyages, la moitié du prix imposé au commun des voyageurs ; qu'il est loin de tendre à une telle conséquence ; qu'il doit donc subir celle qui est en quelque sorte la contre-partie de sa stipulation ; qu'il y est astreint par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, tout tarif dûment homologué et particulièrement le tarif G. V. 101 dont il a bénéficié, étant loyalement obligatoire en vertu de ce texte qui est d'ordre public...

Selon d'autres, par contre, il faut se rapporter au système antérieur à 1905 ; c'est-à-dire, le renversement de la preuve (Trib. Commerce Rouen, 27 février 1907. S. 1908-2-125 ; Trib. Commerce Pontoise, 30 avril 1907. *G. P.* 1907-2-424).

Quelle est la meilleure solution ? Il est hors de doute, à notre avis, que la seule possible est celle qu'adopte le premier des deux systèmes suivis par les Cours et Tribunaux. Nous sommes dans le domaine du contrat ; or ce que l'accord des volontés a conclu, le même accord peut le détruire. Le principe supérieur de la liberté des conventions ne doit s'incliner que devant un texte de loi ou une considération d'ordre public. D'autre part, l'objet pécuniaire de cette clause est licite puisqu'on peut en disposer librement. Les parties ont expressément prévu l'obligation qu'elles désiraient faire résulter du contrat : obligation d'assurer la correspondance ou de respecter l'horaire de la marche du train. Si le voyageur en échange d'un avantage matériel (carte d'abonnement à demi-tarif) consent à ne pas réclamer aucas de correspondance manquée ou au cas de retard à l'arrivée à destination, nous ne voyons pas pourquoi il faudrait interpréter cette clause comme un renversement de preuve et autoriser le voyageur à faire par la suite la preuve d'une faute du Chemin de fer qui lui permettrait d'obtenir des dommages-intérêts.

Une des explications de cette interprétation jurisprudentielle consiste à dire que si, par une clause spéciale, il est possible d'écarter la responsabilité contractuelle, il ne peut être porté atteinte, par contre, à la responsabilité délictuelle qui est d'ordre public et qui échappe à la convention. Mais pour parler ainsi, il faut supposer admise la théorie du cumul des responsabilités pourtant bien discutée. Or, nous dirons, suivant sur ce point M. Morel (1), que s'il est vrai qu'il en est parfois ainsi, cette possibilité du cumul est loin d'être générale : il n'y a pas toujours derrière une faute contractuelle une faute délictuelle sous-jacente. Faisons d'ailleurs remarquer qu'il est faux de parler de faute contractuelle ou de faute délictuelle, la faute est toujours de même nature, c'est toujours le manquement à une obligation préexistante, seulement cette obligation peut découler de la loi ou du contrat. Ceci dit, n'y a-t-il pas des cas où l'obligation qui n'a pas été exécutée a sa base exclusive dans le contrat, que sans ce contrat, la responsabilité ne pourrait exister ? Et n'est-ce pas précisément le cas ici ?

Le retard qui caractérise l'inexécution de l'obligation qu'avait le Chemin de fer d'amener le voyageur à l'heure réglementaire peut-il exister sans contrat de transport ?

Evidemment non ; dans un tel cas, il n'y a qu'une responsabilité possible, la responsabilité contractuelle et le voyageur ayant consenti à ne réclamer aucune indemnité, si le Chemin de fer manquait à son obligation, il n'est plus logiquement possible de lui accorder un recours quelconque.

Mais le manquement à l'obligation peut-être plus ou moins grave, ce peut être une faute intentionnelle qui constitue le dol, ce peut être une faute lourde ou légère. Tout d'abord il est bien évident que la clause d'irresponsabilité ne peut jouer en présence d'un dol : il serait en effet inique qu'une partie qui aurait réussi à se faire exonérer de sa responsabilité, puisse violer ensuite l'obligation qu'elle devait tenir, sous prétexte qu'elle se sait irrespon-

(1) *Cours*, 2^e année, p. 651 et s.

sable. Ce principe n'est et ne peut être discuté par personne ; nous avons d'ailleurs dit qu'il ne pouvait trouver place ici. Mais *quid* de la faute lourde ? Doit-on ou ne doit-on pas l'assimiler au dol (1) ? et, à notre avis, c'est la seule question vraiment délicate qui devrait se poser en présence d'une clause d'exonération.

Quelle que soit la faute du transporteur, puisque celle-ci est absoute à l'avance par le voyageur (hors le dol bien entendu) nous pourrions être tentés de dire que la clause doit jouer. Or, il n'en est généralement pas ainsi en jurisprudence, car, en principe, la faute lourde est assimilée au dol, et, pour elle, la clause d'exonération de responsabilité ne peut encore jouer dans cette hypothèse (Cass. 24 octobre 1932. S. 1933-1-289).

Si, en doctrine, cette assimilation est repoussée par certains auteurs, entre autres Josserand et Guyot, la majorité par contre est aussi pour l'assimilation, notamment MM. Mazeaud, Esmein et Morel.

Nous ne voulons pas entrer dans la discussion pourtant passionnante qui met aux prises ces divers auteurs, car cela dépasserait le cadre de notre plan (2).

Devant nous limiter à la responsabilité en matière de chemins de fer, il nous suffira de définir la position prise quant à notre matière.

A ce sujet, M. Morel fait remarquer qu'alors que la Cour de Cassation a consacré l'assimilation de la faute lourde au dol en de nombreux arrêts (3), précisément, en matière de tarifs de chemins de fer, la Cour suprême, après avoir considéré que les tarifs régulièrement approuvés par les Pouvoirs Publics ont force de loi, décide que les clauses limitant la responsabilité doivent s'appliquer strictement même en cas de faute lourde. La Cour de Cassation, « par un scrupule qui paraît très excessif, se fait une loi d'éviter de mettre les Tribunaux en conflit avec l'Admi-

(1) Voir Chronique : Assimilation de la faute lourde au dol. MAZEAUD, *Dalloz Hebdom.*, 1933, p. 49 (chroniques).

(2) Voir à ce sujet MOREL, *Cours doctorat, op. cit.*, p. 64.

(3) Cas. Req. 24 avril 1928 et 24 octobre 1932. Chambre civile, 29 juin 1932.

nistration ». Seulement, il nous faut mettre en lumière qu'il s'agit ici uniquement de clauses limitatives de responsabilité, ce qui comprend les clauses établissant le chiffre maximum des dommages-intérêts qui pourront être réclamés ou celles fixant ce chiffre à l'avance d'une manière forfaitaire. Or de telles clauses, si elles sont des plus courantes en matière de marchandises, ne se rencontrent pas dans le transport des voyageurs ; si bien que devant revenir au droit commun pour ce qui nous concerne, nous dirons que la responsabilité du Réseau sera admise s'il y a eu faute lourde. Rappelons d'ailleurs que les tarifs spéciaux V. 101, V. 3 103 et V. 3 *bis* 103 *bis* prévoient eux-mêmes la faute lourde.

Ainsi, le Tribunal de Commerce de la Seine (11^e Ch. 22 mai 1937, précité) a estimé qu'un retard de 3 h. 30, dû à un accident mécanique, constituait bien, par son importance, une faute lourde, et il alloua en conséquence au voyageur une indemnité pour ses frais de transport et le temps perdu.

Lorsqu'aucune faute lourde ne peut être relevée contre le chemin de fer, les Tribunaux, par contre, conformément à l'idée que nous avons soutenue, font alors jouer à la clause son plein effet et déboutent le voyageur (1).

Une exception, par contre, est faite pour les billets à tarif spécial accordés aux familles nombreuses, car ceux-ci sont accordés en vertu non d'un contrat mais conformément à une loi qui en a déterminé les conditions de délivrance : en conséquence, les clauses exonératives de responsabilité sont inapplicables (Trib. Commerce Seine, 25 novembre 1925. *B. T.* 1928-141).

Pour terminer, remarquons que les clauses spéciales qui spécifient que la correspondance n'est pas garantie, font l'objet de la même application (Le Mans précité).

(1) Trib. Comm. de la Seine (14^e ch.) : 10 avril 1935 : absence de tout droit à indemnité pour un voyageur porteur d'une carte à demi-tarif et ce, malgré la correspondance d'un bateau manquée. — Trib. Comm. du Mans, 18 mars 1934. Abonnement G. V. 101. Correspondance manquée : aucune indemnité.

SECTION III. — La C. I. V. de Berne et les obligations du Chemin de fer.

Nous achèverons ce chapitre sur la responsabilité du Chemin de fer pour toutes autres causes que les accidents, en donnant sous forme de quelques extraits les solutions que donne la C. I. V. de Berne sur ces matières.

Art. 22 : Trains. Horaires. Extraits de tarifs. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures et les heures de départ des trains ; pour les stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Art. 16 : Retard. — Lorsque par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination, par la même ligne ou par une autre route appartenant aux mêmes administrations, qui lui permettra d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée

ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une place supérieure ou pour un train à taxe plus élevée.

Le Chemin de fer est toutefois en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

Art. 28 : Responsabilité. — La responsabilité du Chemin de fer pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlement de l'Etat où le fait s'est produit.

CHAPITRE III

DE LA RESPONSABILITÉ DANS LES ACCIDENTS DE VOYAGEURS

La question posée dans ce chapitre est celle de la situation faite au voyageur victime d'un accident durant le voyage qu'il a entrepris.

Nous aurons à examiner successivement l'accident de voyageurs et ses causes, le principe juridique en vertu duquel l'Administration du Chemin de fer sera déclarée responsable des blessures ou de la mort survenues aux personnes qu'elle était chargée de transporter et le procès en responsabilité qui en résultera.

SECTION I. — L'accident de voyageurs.

§ 1. — *Définition de l'accident de voyageurs.*

L'accident peut être défini une atteinte au corps humain qui survenant brusquement est due à une cause violente et fortuite. Cette atteinte constitue une lésion. Lésion corporelle, elle consistera en une blessure externe (plaie, fracture), en une lésion des organes internes (entorse, foulure, endocardite) ou en une maladie consécutive au traumatisme. Nerveuse, elle consistera en des troubles d'ordre purement psychique, tels que les névroses (1).

Un point délicat se pose parfois lorsque l'accident n'a fait qu'aggraver une maladie déjà existante ou bien un état préexistant constitutionnel morbide (2).

(1) VANSTEENBERGHE, p. 63 (*op. cit.*).

(2) VASILIU, p. 104 (*op. cit.*).

La lésion a alors des causes multiples, elle peut être due à l'accident, mais elle peut être également la résultante d'une prédisposition de l'organisme. Il faut alors faire une distinction : si l'aggravation du mal est la conséquence même de l'exécution du transport qui comporte de par lui-même un certain cahotement et des arrêts plus ou moins instantanés dus aux freins continus, il n'y aura lieu d'admettre qu'une responsabilité atténuée du Chemin de fer (1) ou même, s'il y a lieu, l'exonérer entièrement. Il n'en serait pas de même par contre s'il était survenu un événement nuisible et soudain, tel un choc anormal.

Ce sera une question d'espèce résolue le plus souvent par l'enquête ou l'expertise médicale qui interviendront aussitôt après l'accident et qui auront pour but de rechercher si la lésion résulte d'une force extérieure, accident, ou de l'état de la victime, maladie.

D'ailleurs, lors de l'attribution des dommages-intérêts les juges, faisant une application de la théorie du dommage direct, pourront diminuer l'indemnité à allouer (2).

Les suites dommageables que peuvent comporter l'accident dans un avenir incertain doivent être envisagées de la même façon ; la preuve sera toutefois plus difficile pour le voyageur qui devra établir le lien qui les rattache à l'accident.

§ 2. — *Causes des accidents de voyageurs.*

Les blessures occasionnées au voyageur résultent de ce qu'on appelle les accidents de Chemins de fer qui peuvent être classés en accidents collectifs et en accidents individuels. Nous rangeons dans la catégories des accidents collectifs : les déraillements, les collisions et les tamponnements, qui par le nombre de voyageurs tués ou blessés, sont de véritables catastrophes (Lagny, Villeneuve-Saint-Georges).

Les accidents individuels, les plus nombreux, sont

(1) En ce sens : Trib. civ. Hérault, 7 décembre 1927.

(2) POTHIER, *Obligations*, n° 167.

ceux qui arrivent à un voyageur ou à un employé et dont les causes sont multiples, alors que les accidents collectifs sont causés par le mauvais état de la voie ou du matériel, l'inobservation des signaux ou des règlements, ou par des tentatives criminelles.

1^o Une voie sur laquelle circulent constamment des trains quelquefois en très grand nombre doit être nécessairement maintenue en bon état.

Par voie, il faut comprendre non seulement le chemin sur lequel roulent les trains, mais encore les appareils qui s'y rattachent : les aiguilles qui permettent de changer la direction ou l'itinéraire des convois et les signaux qui indiquent aux mécaniciens ou aux agents chargés du service du mouvement que la voie est libre ou obstruée.

Qu'une voie soit déformée pour une cause quelconque : dilatation des rails, affaissement du sol, mauvais état des traverses, qu'une aiguille soit dérégulée, qu'un signal fonctionne mal et c'est le déraillement inévitable du train qui survient. La neige, la tempête, le brouillard peuvent aussi rendre l'usage de la voie très dangereux ou même la détériorer : aussi dans les temps de neige ou de verglas, un redoublement de surveillance doit-il être exigé.

2^o Tout wagon qui doit rentrer dans la composition d'un train doit être en état de circuler sans accident ; sinon ce sera la rupture d'essieu, la rupture de bandages de roues, le dérangement possible des pièces de machines qui tous peuvent avoir de graves conséquences.

D'autre part il ne suffira pas d'avoir du bon matériel, faudra-t-il encore que le convoi formé avec celui-ci soit bien composé, c'est-à-dire en fonction de sa vitesse, de son poids, du profil de la ligne, de la puissance de la machine et de la résistance des attelages.

3^o Mais l'état de la voie et l'état du matériel pourront être en parfait état, le train pourra être parti dans de bonnes conditions, des incidents pourront encore se produire en cours de route, si les règlements prévus pour assurer la sécurité sont inobservés par les agents.

Combien de déraillements ou de collisions sont dus en effet à de fausses manœuvres d'aiguilles ayant pour résul-

tat d'engager un train sur une voie déjà occupée, à des omissions dans la manœuvre des disques, signaux d'arrêt, à la difficulté pratique de maintenir l'intervalle réglementaire entre les trains successifs animés de vitesses différentes (1).

Mais si ces négligences entraînent le plus souvent des accidents collectifs de voyageurs, les fautes des employés peuvent aussi être cause d'accidents individuels : c'est l'agent qui sans avertir les voyageurs ferme les portières et écrase le pouce d'un voyageur qui avait posé sa main sur le montant de la porte, c'est l'employé qui néglige d'avertir ou qui prévient trop tard les voyageurs traversant une voie de l'arrivée d'un train. Les voyageurs doivent d'autre part se conformer eux-mêmes aux nombreuses prescriptions qui les concernent : interdiction de se pencher au dehors, interdiction de descendre avant l'arrêt complet du train, etc...

Enfin, il faut signaler que dans certains cas les accidents peuvent être dus à la fatalité ou à un concours de circonstances telles que l'on ne peut savoir au juste quelle en est la cause.

§ 3. — *Des mesures à prendre après l'accident.*

L'accident survenu, diverses mesures sont aussitôt à prendre.

En dehors des soins qui peuvent être donnés sur place aux victimes par les moyens dont on dispose, il convient de prévenir le plus tôt possible un médecin et de faire appel au matériel de secours. Le Réseau doit se préoccuper de l'identité du voyageur ; avec tous les ménagements possibles, lui demander le titre de transport dont il est porteur et le faire hospitaliser. La famille devra être prévenue.

Au cas d'accidents individuels, il importera aussi bien pour le voyageur, s'il est en état de le faire, que pour le Chemin de fer de recueillir séance tenante si possible le témoignage des autres voyageurs.

(1) BÉDARRIDE, t. II, p. 56 et s.

D'autre part, s'il y a lieu, les voitures qui auront souffert de l'accident devront être différées aux gares pour être laissées à la disposition des enquêteurs ou du Parquet.

En effet, toutes les fois qu'il arrive un accident sur un chemin de fer d'intérêt général, certaines notifications doivent être faites : d'abord une déclaration à l'Inspecteur du Contrôle de l'Etat de la circonscription ; ensuite, lorsque l'accident présente une certaine gravité, on doit prévenir par la voie la plus rapide le Ministre des Travaux Publics, le Directeur du Service du Contrôle, le Préfet du département, les ingénieurs du Contrôle de la voie et de l'exploitation, et au cas où le fait produit est de nature à donner ouverture à l'action publique, et en tout cas, s'il y a mort ou blessure, aviser également le Procureur de la République.

Diverses interventions aux fins d'enquête surviennent alors. Premièrement une enquête administrative du Réseau qui cherche à établir les circonstances et causes exactes de l'accident en vue de rechercher les responsabilités et d'examiner les mesures propres à éviter la répétition de faits analogues.

Deuxièmement, une enquête à la fois administrative et technique de la part des Services du Contrôle. Enfin, à la suite de l'avis qui a été transmis au Procureur de la République, le Parquet se saisit de l'affaire et ouvre une information pour infraction aux règlements homologués sur la sécurité.

Enfin, et c'est la question qui nous intéresse, la personne victime de l'accident, si elle n'a été que blessée désirera alors obtenir les dommages-intérêts auxquels elle a droit en réparation du préjudice qui lui a été causé.

Mais avant de voir quel est le sort de ce voyageur, et le recours qu'il peut intenter pour obtenir des dommages-intérêts, il est nécessaire de savoir en vertu de quel droit une indemnité peut lui être allouée.

SECTION II. — De la nature juridique de la responsabilité du chemin de fer.

Le Chemin de fer, en règle générale, est responsable de tout accident survenu au voyageur qui s'est confié à lui, à moins qu'on ne soit en présence d'un cas de force majeure ou d'un acte criminel qu'il n'était pas au pouvoir du réseau d'éviter, mais si sa responsabilité est engagée, en vertu de quel principe le sera-t-elle ?

Cette question, qui a été ardemment discutée il y a quelques années par la doctrine et la jurisprudence parce que, malheureusement, il n'existe aucun texte légal relatif au transport de voyageurs et qu'il a fallu essayer de rattacher les conditions de ce genre de transport aux principes généraux du droit commun, lesquels s'adaptent plus ou moins facilement, peut être considérée aujourd'hui comme définitivement réglée par la Cour de Cassation (1).

Aussi, nous ne nous attarderons guère sur l'historique de cette discussion, pour nous tourner au contraire vers l'avenir de cette obligation de sécurité qui solidement établie jusqu'à ces derniers temps commence peu à peu à glisser de son assise.

L'origine des luttes doctrinales et jurisprudentielles était celle-ci (2) : le transporteur est-il tenu, par le contrat, d'assurer la sécurité du voyageur ? Autrement dit, le transporteur doit-il, comme pour le transport des marchandises, être présumé en faute, ou au contraire appartient-il au voyageur d'établir que l'accident est dû à une faute du voiturier.

Le contrat de transport impose aux deux parties des obligations essentielles, nous les avons déjà précisées, et nous avons vu que si l'une de ces obligations n'est pas remplie et qu'un dommage en résulte, notamment en cas de retard, le problème de la responsabilité se place sur le

(1) CALOT, *op. cit.*, p. 256.

(2) MAZEAUD, *Responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, t. I, n° 170 (dernière édition).

terrain contractuel. Mais n'y a-t-il pas d'autres obligations qui naissent du contrat ? Le Chemin de fer n'assure-t-il pas vis-à-vis du voyageur une obligation de sécurité ?

La jurisprudence, en l'absence de dispositions légales concernant la responsabilité du transporteur de personnes se refusa durant longtemps à trouver une telle obligation dans le contrat de transport et déclarait, étant donné la généralité du principe posé par l'article 1382 du Code civil, qu'en cas d'accident la responsabilité ne pouvait être que délictuelle.

Le mérite revint au procureur général Sarrut, d'avoir fait triompher devant la Cour de Cassation, suivie dès lors par toutes les juridictions, l'idée que le contrat de transport oblige le voiturier à assurer la sécurité du voyageur.

Mais avant d'étudier le revirement opéré par la jurisprudence en 1911, disons brièvement l'intérêt qu'il peut y avoir à se prévaloir de la responsabilité contractuelle plutôt que de la responsabilité délictuelle.

SOUS-SECTION I. — DES INTÉRÊTS QU'IL Y A À DISTINGUER LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTEUELLE (1).

L'intérêt primordial de cette distinction repose sur le fardeau de la preuve (2).

La responsabilité contractuelle résulte des articles 1302, 1315 et 1147 du Code civil, et se résume ainsi : le débiteur est tenu de prouver le cas fortuit qu'il allègue ou la cause étrangère qui ne lui est pas imputable. Toute personne à laquelle une chose est confiée doit la rendre intacte, à moins de prouver que ce sont des circonstances indépendantes de sa volonté ou de sa négligence qui l'ont empêchée de s'exécuter.

En cas d'inexécution d'une obligation contractuelle, le

(1) MAZEAUD, *Responsabilité civile délictuelle et contractuelle*. — DEMOGUE, t. V, n° 1233.

(2) ROGER, édition 1932 p. 540.

créancier n'a qu'à prouver qu'un contrat existe, qu'il n'a pas été exécuté, qu'il s'en est suivi un dommage dont il souffre et qui est en relation avec cette inexécution, et c'est au débiteur qu'on dit présumé en faute d'établir la cause étrangère qui l'a empêché de tenir sa promesse (1).

La responsabilité délictuelle est celle qui incombe à un individu qui a causé du tort par sa faute à un tiers en dehors de tout rapport contractuel ; elle se trouve réglementée par les articles 1371 et suivants du Code civil.

C'est à la personne victime du dommage qu'il échoit de prouver la faute de l'auteur du fait incriminé.

Or, dans la matière qui nous intéresse, la plupart des accidents, principalement les accidents collectifs, ont des causes inconnues ; la preuve serait donc très difficile à faire et le voyageur, qui en aurait la charge, serait appelé à succomber devant le Tribunal.

La responsabilité contractuelle présente un autre avantage. Tandis que l'action en dommages-intérêts sera portée en matière de responsabilité délictuelle devant le Tribunal du domicile du défendeur suivant la règle générale *actor sequitur forum rei*, en matière contractuelle, elle pourra évidemment être portée devant le tribunal du défendeur mais aussi devant l'un quelconque des tribunaux qu'énumère l'article 420 du Code de Procédure (2).

Par contre, alors que suivant l'article 1382 la réparation du dommage doit être intégrale, c'est-à-dire égale au préjudice causé, sans pouvoir toutefois être supérieure à ce préjudice, car celui-ci ne doit pas être une cause d'enrichissement, le débiteur n'est tenu en vertu de l'article 1150 que du préjudice prévu ou qu'on a pu prévoir lors de la formation du contrat. En matière contractuelle, la réparation pourra donc parfois être inférieure au préjudice causé.

Autre différence : l'exercice de l'action basée sur l'article 1382 appartient à toute personne lésée ; l'exercice de

(1) VASILIU, Thèse : *Portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs*, p. 15.

(2) GLASSON et TISSIER, t. II, n° 374, p. 149.

l'action basée sur l'article 1147 appartient seulement à la victime, et après sa mort à ses héritiers, lesquels l'ont trouvé dans la succession (1).

En outre, pour certains auteurs, partisans de la théorie de la dualité des fautes, la faute délictuelle différerait, quant à son origine, de la faute contractuelle. Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que les deux fautes étaient toujours de même nature. Elles sont toujours un manquement à une obligation préexistante, obligation qui elle peut découler, soit de la loi, soit du contrat et qui peut être, quant à son étendue, soit une obligation de résultat, soit une obligation de moyen, ce qui fait que lors d'une obligation de résultat caractérisant généralement l'obligation contractuelle, la preuve est plus facile puisqu'elle résulte du contrat lui-même qui n'a pas été exécuté.

Cependant quoique de même nature, le législateur les a souvent différenciées dans leurs conséquences ainsi que nous avons pu le voir.

Disons enfin, que lorsque le fait dommageable constitue en même temps une infraction pénale, l'action civile se prescrit par la même durée que l'action publique, c'est-à-dire 10, 3 ou 1 an suivant qu'il s'agit d'un crime, d'un délit ou d'une contravention, sans qu'il y ait à distinguer suivant que l'action civile est portée devant les tribunaux répressifs ou devant la juridiction civile ; tandis que l'action en responsabilité contractuelle se prescrit en principe par 30 ans.

D'autre part, en matière contractuelle, lorsque des dommages-intérêts sont dus et correspondent à une exécution tardive de la convention, une mise en demeure est nécessaire, condition qui résulte de l'article 1146 ainsi conçu :

Les dommages-intérêts ne sont dus que lorsque le débiteur est en demeure de remplir son obligation, excepté néanmoins lorsque la chose que le débiteur s'était obligé de donner ou de faire ne pouvait être donnée ou être faite que dans un certain temps qu'il a laissé passer.

(1) V. ROGER, édition 1932, n° 379.

Or, si la mise en demeure (qui résultera de tout acte suffisant pour interrompre une prescription) est vraiment reconnue nécessaire pour les dommages-intérêts moratoires, elle est discutée par contre pour les dommages-intérêts qui doivent compenser le préjudice causé au créancier par l'inexécution. Certains auteurs notamment considèrent qu'elle est inutile.

L'intérêt de la distinction entre la responsabilité contractuelle et délictuelle ayant été brièvement mais suffisamment mis en lumière pour pouvoir comprendre les conséquences du revirement opéré par la jurisprudence lors de l'arrêt du 21 novembre 1911 qui fit date en matière de responsabilité dans le transport des voyageurs, voyons pourquoi il fut si tardivement admis.

SOUS-SECTION II. — DE L'OBLIGATION CONTRACTUELLE D'AMENER LE VOYAGEUR SAIN ET SAUF A DESTINATION.

Jusqu'en 1911, lorsqu'un accident survenait à un voyageur dans le transport opéré par le chemin de fer, il était fait application des principes inscrits dans l'article 1382(1).

Pour décider en effet qu'il n'était pas possible d'appliquer d'autres règles de responsabilité, notamment celles de la responsabilité contractuelle, on tirait d'abord un argument *a contrario* des articles 1784 du Code Civil et 103 du Code de Commerce.

Ceux-ci ne visant que le transport des choses et des objets, aucune assimilation, déclarait-on, n'est possible entre le voyageur et les marchandises, du moins dans l'état actuel des textes.

D'autre part, si le voiturier est chargé de par une responsabilité contractuelle de restituer les choses en bon état, intactes même, c'est parce que ces choses sont inertes par leur nature et que juridiquement les art. 1784 et 103 se rattachent à la théorie du dépôt des corps certains. Or, au point de vue juridique, les personnes ne peuvent faire l'objet d'un dépôt.

(1) SARRUT, Note à D. P. 1913-1-249.

On ajoutait en outre des considérations de fait :

« Sur le colis, matière passive et sans résistance, le transporteur exerce une maîtrise ; s'il périt, c'est pour avoir été l'objet d'une absence de garde ou d'une manutention défectueuse, sauf preuve du contraire.

« Le voyageur, au contraire, qui est un être responsable a pu contrarier l'action du voiturier par sa propre imprudence ou par sa volonté. Dans le doute, il n'y a pas plus de raison de réputer en faute l'un que l'autre(1). »

Les personnes étant des êtres susceptibles de se déplacer et de se causer un mal elles-mêmes, comment supposer que le voiturier, de par le contrat de transport, va consentir à assurer des risques qui ne proviendraient pas de sa faute ?

Ces divers arguments furent assez péremptoires pendant diverses années pour orienter la jurisprudence dans le sens de la responsabilité délictuelle : un accident survenant, le voiturier n'était tenu de dommages-intérêts que si le voyageur ou ses héritiers faisaient la preuve de sa faute.

Ainsi en décidèrent les arrêts suivants pris parmi les plus importants :

— Cas. civ., 10 novembre 1884. *D. P.* 85-1-433 et *S.* 1885-1-129.

— Poitiers, 6 février 1888. *S.* 88-2-137.

— Paris, 13 avril 1892. *D. P.* 1893-2-125.

— Paris, 21 février 1894. *D.* 94-2-14.

— Paris, 4 avril 1894. *D.* 94-2-288.

— Grenoble, 30 janvier 1904, et Dijon, 3 mai 1904. *D. P.*, 1906-2-6.

Cependant, les partisans de l'application de la responsabilité contractuelle dans le transport des voyageurs ne considéraient pas ces arguments comme sans répliques (2).

(1) THALLER, *Traité élémentaire de Droit commercial*, 3^e édition, p. 590.

(2) SAINCTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie*, 1887. — LYON-CAEN (note Sirey, 1885-1-129). — SARRUT (note Dalloz, 1885-1-433). — ESMEIN (note Sirey, 1900-2-57).

Poussés par le désir qu'ils avaient de défendre le voyageur contre les causes parfois inconnues d'accidents, qui souvent en matière de catastrophes de chemins de fer sont multiples et cachées, et font l'objet d'enquêtes, contre-enquêtes, expertises, rapports, etc..., si bien que le voyageur ne peut souvent établir la preuve d'une faute du voiturier lorsque le résultat de ces recherches est négatif, ils luttèrent jusqu'au 21 novembre 1911, jour qui vit triompher leurs efforts.

Ces auteurs étaient d'ailleurs soutenus par certaines Cours d'Appel (V. Paris, 27 juillet 1882. S. 1893-2-93) et surtout le Tribunal de Commerce de la Seine, qui était le centre de l'opposition (V. Jugements du 27 février 1889. — *Le Droit*, 10 mars 1889 ; du 11 mars 1891 : *Pand.* 1892-2-58 ; du 5 avril 1893 : *Le Droit*, 19 juillet 1893 ; du 21 février 1898 : *Le Droit*, 5 janvier 1912).

Ils faisaient remarquer, et nous allons citer surtout les raisons exposées par M. Sarrut (1), champion de cette cause, que l'argument *a contrario* tiré de l'article 1784 était discutable : un argument *a contrario* n'est généralement concluant que lorsque, partant d'une disposition exceptionnelle, il ramène au droit commun. Or le droit commun des contrats est formulé par l'article 1147 du Code Civil aux termes duquel le débiteur est condamné au paiement de dommages-intérêts à raison de l'inexécution de l'obligation toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Deuxièmement, en supposant que l'art. 1784 soit une application du dépôt nécessaire de la chose transportée, la conclusion n'est pas que l'article 1382 s'applique au transport des personnes, mais seulement que les articles 1784 et 102 ne le concernent pas. D'autre part, le contrat de transport n'est pas un contrat de dépôt, c'est une variété du contrat de louage ou mieux un contrat d'une nature spéciale. D'ailleurs, l'article 1782 a pour objet de déterminer l'étendue de la responsabilité du voitu-

(1) Note sous Civ., 21 novembre 1911, à D. P. 1913-1-249 (notes 5-8.)

rier, non de décider comment cette responsabilité devra être établie et, pour le décider à propos du transport des personnes, point n'est besoin de recourir à l'article 1784, l'article 1147 suffit.

Enfin si le voiturier est responsable de la perte ou des avaries survenues aux marchandises, il doit l'être à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'accidents portant atteinte à la vie des personnes ; il ne pourrait dire : je vous ai transporté et vous êtes arrivé à destination, mais peu m'importe que vous ayez été blessé, mon obligation a été exécutée.

L'état des choses en était là lorsque brusquement en 1911, la Cour suprême, statuant à l'occasion d'un transport maritime et sous l'influence des conclusions présentées par le procureur général Sarrut (1) qui rejetaient catégoriquement l'application de l'article 1382, changea d'avis et reconnut la responsabilité contractuelle. Elle confirma sa décision le 21 janvier 1913 (2).

Le voiturier, dit ce dernier arrêt, a l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ; le voyageur a droit aux dommages-intérêts en vertu de l'article 1147 du Code civil.

Cette thèse a été définitivement consacrée par la jurisprudence et la majorité de la doctrine (3).

Parmi les arrêts rendus en ce sens et qu'il est impossible d'énumérer vu leur nombre, citons cependant :

— Cas. Civ., 21 janvier 1913 ; Sirey 1913-1-177, note Lyon-Caen.

— Cas. Civ., 21 avril 1913 ; S. 1914-1-5, note Lyon-Caen.

— Cas. Req., 18 mai 1918 ; S. 1925-1-249, note Esmein.

— Cas. Civ., 9 novembre 1921 ; B. A. 1922, II ; 7-1-222.

— Cas. Civ., 20 juin 1922 ; B. A. 1922-2-148.

— Cas. Civ., 6 juillet 1925 ; S. 1925-1-278.

— Cas. Civ., 9 janvier 1929 ; S. 1929-1-369.

— Cas., 24 juillet 1930 ; S. 1930-1-368.

(1) Voir Sirey, 1913-1-177.

(2) D. P. 1913-1-249.

(3) *Contra* cependant : JOSSERAND, *Les transports*, n° 866. — RIPERT, *Droit maritime*, t. II, n° 1998.

Tous relatent l'obligation contractuelle dont est tenu le voiturier qui est présumé responsable pour tout accident survenant au voyageur.

On impose ainsi de plein droit au voiturier l'obligation de déposer comme un véritable colis le voyageur sain et sauf à destination par une obligation analogue à celle qu'impose au transporteur de choses l'art. 1784 du C. C. (1).

Aussi a-t-on parlé d'une véritable obligation de sécurité dont le caractère positif trouve sa consécration dans le jeu de la preuve ; l'inexécution de l'obligation de sécurité résulte du seul fait de la survenance de l'accident au cours du transport ; il n'est pas nécessaire pour la victime de prouver que cet accident est survenu par le fait du transport.

La stricte observation par le voiturier des règlements qui lui sont imposés et qui visent à assurer la sécurité des voyageurs ne suffit même pas à dégager sa responsabilité (2).

Mais il est bien évident toutefois que cet avantage considérable qu'accorde la jurisprudence ne pourra jouer qu'à certaines conditions.

SOUS-SECTION III. — DES CONDITIONS D'APPLICATION DU PRINCIPLE CONTRACTUEL.

Nous savons déjà, qu'en principe général le débiteur contractuel d'une obligation peut dégager sa responsabilité en démontrant la cause étrangère qui, ne lui étant pas imputable, l'a empêché de s'exécuter, mais il faut aussi, et cela en premier lieu, pour parler d'une responsabilité contractuelle du Réseau à l'égard du voyageur, que celui-ci ait acquis la qualité de voyageur.

§ 1. — *Des personnes qui peuvent bénéficier de la responsabilité contractuelle.*

Nous avons vu lors du chapitre premier, comment s'acquie-

(1) CAMERLINCK, Responsabilité contractuelle en matière d'accidents de personnes. *Revue critique de jurisprudence*, 1931, p. 83.

(2) Lyon, 28 novembre 1934, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 12 mai 1936.

rait la qualité de voyageur et quelles obligations elle comportait.

Seul celui qui se sera soumis aux conditions que lui imposait l'exécution du voyage pourra jouir de l'obligation contractuelle de sécurité.

1° *Accidents survenant aux non-voyageurs.* — Toute personne qui n'aura pas pris de titre de transport, parce qu'elle n'avait nullement l'intention de voyager, et qui se trouve blessée par une manœuvre imprudente de gare alors qu'elle se trouvait dans les parties de l'emprise d'accès public du Chemin de fer, ne pourra intenter une action en dommages-intérêts basée sur l'article 1147. Elle n'a pas la qualité de voyageur.

— C'est le cas du marchand de journaux qui avait pénétré dans une gare pour prendre à l'arrivée du train les journaux dont il était le dépositaire et le vendeur, et qui est renversé par une locomotive en traversant la voie (1).

— C'est le cas de la personne venue accompagner un ami au départ de son train et qui est victime d'un accident.

Bien que munie d'un billet (ticket de quai), cette personne ne peut être assimilée au voyageur lié au Chemin de fer par un contrat de transport.

Le porteur d'un tel ticket ne s'est en effet simplement vu accorder par le Réseau que le droit de pénétrer à ses risques et périls sur les quais, enceinte réservée d'habitude aux seuls voyageurs. Ce droit le Réseau se réserve d'ailleurs la possibilité de le refuser ; n'ayant ainsi nullement consenti à un transport quelconque, la responsabilité contractuelle ne pourra jouer puisqu'il manque un élément essentiel : le consentement du voiturier.

Le Réseau pourra bien être responsable, si l'accident lui est imputable, mais ce ne sera qu'en vertu de l'article

(1) Trib. Civ. Seine, 15 novembre 1929. *D. P.* 1930-2-23.

1382 (1) et à la condition que la victime établisse la réalité de cette faute (2).

— De cette dernière situation il faut rapprocher celle du gendarme tué en circulant dans l'enceinte du Chemin de fer. Car s'il était en service, il n'avait aucune mission spéciale de contrôle relativement au Chemin de fer (3).

Les cas que nous venons d'envisager sont ceux des personnes qui n'avaient pas pris de billet parce qu'elles n'avaient nullement l'intention de voyager. Nous allons examiner maintenant la situation de personnes qui auraient bien voulu voyager, mais sans déboursier le prix du billet.

2° Accidents survenant à des voyageurs en situation irrégulière. — C'est la situation des voyageurs qui ont profité sans droit de l'industrie du Chemin de fer (4).

Un individu est monté dans un wagon sans billet, il escompte une absence de contrôle et une sortie par le buffet de la gare où il compte ainsi arriver. Quelle sera sa situation, s'il est justement par une coïncidence malheureuse victime d'un accident alors qu'il se trouvait en fraude? Il ne pourra évidemment invoquer la faveur de l'article 1147, puisqu'il ne pourra prouver et pour cause le contrat de transport qui le liait au Chemin de fer. Mais même de mauvaise foi, on s'accorde cependant à lui admettre le droit de prouver la faute du transporteur parce que tout individu a néanmoins droit à la sécurité et qu'il serait immoral que le voiturier puisse sous ce prétexte léser impunément la personne du voyageur (5).

Sera régulière par contre la situation du voyageur monté sans billet mais qui a prévenu le chef de train. Seulement, il ne pourra établir sa bonne foi, s'il est victime d'un

(1) La Cour de Nancy en a notamment décidé ainsi à la suite d'un accident survenu à une personne montée sur le marche-pied d'une voiture : 18 février 1927. *Annales des Chemins de fer*, 1927, p. 193. — Même sens : Tribunal de Commerce de la Seine : 11 mars 1931.

(2) Cour de Paris (5^e Ch.) : 15 février 1937.

(3) Trib. Civ. Saverne, 10 décembre 1924.

(4) VANSTEENBERGHE, p. 58.

(5) Trib. départem. de la Loire-Inférieure (section Nantes), 22 octobre 1926 (n. p.).

accident avant d'avoir payé et qu'il n'a par conséquent pas reçu de titre qui puisse lui servir de preuve, qu'en ayant recours au témoignage de l'agent qui lui aura accordé son consentement.

A la situation du voyageur sans billet, on assimile généralement celle du voyageur muni d'un titre irrégulier.

En effet, il ne suffit pas d'avoir un billet, faut-il encore qu'il soit valable.

— C'est le cas de l'enfant qui a 7 ans accomplis et qui n'avait payé que le demi tarif (1).

— C'est celui du voyageur qui, dans son sommeil ou par mégarde, a dépassé la station à laquelle il devait descendre (2).

Le Chemin de fer n'est tenu de l'obligation contractuelle d'amener le voyageur sain et sauf que seulement jusqu'à la destination marquée sur son billet, au delà le voyageur doit prouver la faute du Réseau. Ceci a été encore confirmé pour le voyageur qui s'est déclassé et est en contravention (Civ. Saumur, 28 fév. 1929. *G. P.*, 2 juin 1929), et pour le voyageur monté dans un train auquel il savait sciemment ne pas avoir droit. (Trib. Côtes-du-Nord, 18 novembre 1926. *Gaz. Trib.*, 10 août 1927).

Dans tous ces cas auxquels nous ajouterons toutes les situations irrégulières mises en lumière lors de l'étude des obligations du voyageur, nous pourrions dire avec le Tribunal Civil de la Seine (3) « que le contrat étant entaché d'erreur ou n'existant pas, la responsabilité contractuelle du Chemin de fer ne saurait être admise », et le seul recours possible est celui basé sur l'article 1382.

3^e Situation particulière des agents des postes, du militaire, de l'employé du Chemin de fer. Les situations que nous venons de considérer sont celles de personnes qui ont contracté directement avec le Chemin de fer. Mais que dire de celles qui ont profité simplement d'une stipulation

(1) Trib. Civ. Seine, 26 juillet 1929 (n. p.).

(2) Trib. Civ. Laon, 23 décembre 1930 (n. p.).

(3) 26 juillet 1929 (n. p.).

pour autrui ? que dire notamment des fonctionnaires voyageant dans l'exercice de leurs fonctions, du militaire ou du postier ? Ils n'ont personnellement conclu aucun contrat avec le Réseau ; doit-on alors les faire bénéficier de la présomption de l'article 1147 ou doit-on les assimiler à tous ces *penitus extranei* qui ne se trouvent dans aucun rapport juridique avec le voiturier lors de l'accident (1) ?

Il n'est pas douteux qu'ils ont droit à la responsabilité contractuelle et nous allons examiner pourquoi, en étudiant quelques-unes parmi les plus fréquentes de ces situations particulières.

L'Etat a stipulé, au profit des agents des postes dans le cahier des charges, un article ainsi conçu : « A chaque train de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de 2^e classe, ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes. »

« Ces agents sont, remarque M. Vasiliu, des tiers bénéficiaires d'une véritable stipulation pour autrui, car ils ont bien un intérêt personnel dans l'exécution de l'obligation : la possibilité d'exercer leurs attributions et par conséquent d'assurer leur gain quotidien. Il en sera de même pour toutes les autres catégories de fonctionnaires qui sont transportés pour y exercer leurs fonctions (2). »

Mais du fait même de la rédaction du texte précité, qui n'envisage que les agents appelés à voyager pour les besoins du service, il importe de distinguer deux hypothèses : l'agent des postes qui ne fait qu'apporter le courrier au wagon postal et celui qui part avec le train pour accomplir son travail durant le transport.

Lorsque les agents de l'Administration des Postes circulent dans les gares à raison de leurs fonctions et du service qu'ils doivent assurer, ils doivent être assimilés à la personne munie d'un ticket de quai. Comme elle, ils ne

(1) VASILIU, *op. cit.*, p. 80.

(2) *Ibid.*, p. 81.

peuvent stationner sur les quais que grâce à une autorisation spéciale, et ils doivent eux-mêmes veiller à leur sécurité. S'ils sont victimes d'un accident, il ne pourra s'agir que de responsabilité délictuelle (1).

« Une compagnie de Chemins de fer n'est pas responsable de l'accident dont a été victime en gare un convoyeur des postes renversé par un train ; alors, d'une part, qu'il n'était admis pour son service à circuler dans la gare qu'à ses risques et périls, suivant les instructions ministérielles du 30 décembre 1895, et que, d'autre part, aucune faute ou inobservation des prescriptions réglementaires n'est prouvée contre les préposés de la Compagnie, l'accident paraissant surtout imputable à l'hésitation de la victime au moment où le train a été annoncé (2). »

Il n'en est pas de même par contre des agents que les Réseaux se sont engagés par leur Cahier des Charges à transporter pour assurer les besoins du service des postes.

Ceux-ci, véritables postiers ambulants, sont sous la dépendance du Chemin de fer en vertu d'un contrat conclu par l'Etat et dont ils ont été les bénéficiaires, et comme les voyageurs ils ont droit à la présomption posée par l'article 1147. (Cass. Civ., 21 avril 1913. D. 1913-1-249 (note Sarrut).

A cette dernière situation peut être assimilée celle des militaires (3). Eux aussi voyagent en vertu d'un contrat passé entre l'Etat et le Chemin de fer. Cet ordre de transport équivalent à un billet de Chemin de fer, institue également en leur faveur la responsabilité contractuelle du Réseau (Cass. 24 janvier et 4 juillet 1922. S. 1924-1-161).

Il importe peu que le train qui les transporte soit un train ordinaire ou bien un train de permissionnaires formé sur réquisition militaire, car c'est au même titre que les Réseaux sont responsables, que les militaires voyagent isolément ou en corps (Cass. 22 janvier 1924. S. 1924-1-161).

Un avis du Conseil d'Etat a d'ailleurs assimilé les sol-

(1) Voir Amiens, 8 janvier 1913. D. 1913-2-183.

(2) Trib. de Montpellier, 18 février 1930 (*Moniteur Judic. du Midi*, 1930, 102).

(3) JOSSE RAND, *op. cit.*, p. 928, note 3.

dats voyageant au 1/4 de place à leurs frais lors d'une permission de 24 ou 48 heures à ceux titulaires d'une permission de détente, voyageant en vertu d'un ordre de transport. (Cour Régionale des Pensions de Caen, 28 mars 1928. *G. P.*, 30 juin 1928. — Cour Régionale des Pensions de Riom, 17 octobre 1929. *G. P.*, 24 décembre 1929.)

Notons, dès maintenant, que le soldat a droit aussi, l'accident de Chemin de fer étant considéré comme un fait de service, à une pension de l'Etat; nous examinerons plus tard s'il lui est possible par contre de cumuler cette pension avec l'indemnité qu'il peut réclamer au Réseau.

Une autre question peut être posée lorsqu'une personne voyage en vertu d'une carte de circulation gratuite : c'est le cas de l'agent du Chemin de fer. Puisque le transport est gratuit, ne peut-on parler de transport bénévole, ce qui entraînerait au cas d'un accident la seule responsabilité de l'article 1382 ?

Il faut répondre par la négative. En effet, il est bon de faire remarquer que même lorsque des faveurs sont ainsi accordées par le Chemin de fer, le transport peut toujours être considéré comme une opération à titre onéreux.

Ces avantages matériels ne sont en effet qu'une partie du traitement et doivent être considérés comme un élément du salaire (1).

La jurisprudence confirme d'ailleurs régulièrement cette thèse en déclarant que le fait de délivrer une carte de circulation est sans influence sur le principe de responsabilité et que le trajet est effectué dans les mêmes conditions générales qu'un voyageur ordinaire :

— Cour Limoges, 22 mai 1923. *G. P.*, 7 juillet 1923.

— Trib. Civ. de la Seine (1^{er} ch.), 23 mai 1927. *G. P.*, 30 août 1927.

— Trib. Civ. de Sarlat, 2 mars 1933 (n. p.).

Nous pouvons donc conclure en disant que tout voyageur ou personne assimilée jouira, à condition qu'elle soit dans les limites d'exécution du contrat, sous réserve de ce

(1) Thèse BÉNARD, *op. cit.*, p. 17.

que nous avons dit quant à l'interprétation de quelques nouveaux arrêts (Cour de Rouen et Cour d'Amiens), du bénéfice de la responsabilité contractuelle, si elle vient à être accidentée. Par contre, dès qu'il ne s'agira plus d'une personne ayant la qualité de voyageur, ce qui s'entend aussi bien de ceux que nous avons appelés les *penitus extranei* que des individus munis d'un titre nul ou irrégulier, il n'y aura pas d'autre rapport entre eux et le Chemin de fer que celui qui naît de l'application des articles 1382 et suivants du Code Civil.

§ 2. — *Des faits qui peuvent écarter la présomption de responsabilité. La cause étrangère.*

Allons-nous dire maintenant que, toutes les fois qu'un voyageur est blessé à la suite d'un accident quelconque, alors qu'il était régulièrement lié par un contrat valable, le Chemin de fer sera responsable et tenu d'attribuer à la victime des dommages-intérêts conformément à la procédure de l'article 1147 ?

Le Code fournit lui-même la réponse : le débiteur est condamné... toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, et l'article 1148 ajoute : « il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit. »

De ces deux articles, il résulte que ce sera toujours au transporteur à démontrer l'action d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée (1) :

— Cass. Civ. 21 nov. 1911 (Sirey 1912-1-73 et note de Lyon-Caen).

— Civ. 27 janv. et 21 avril 1913 (S. 1913-1-177).

— Req. 19 juin 1933 (S. 1934-1-180).

(1) DEMOGUE, *Traité des obligations*, t. V, n° 1237. — COLIN et CAPITANT, *op. cit.*, t. II, n° 724.

— Civ. 6 déc. 1932 (S. 1934-1-80).

La cause étrangère établie, le transporteur ne sera exoqu'à la condition qu'il n'ait commis aucune faute (Civ. 20 juin 1922, *D. P.* 1923-1-209).

Ceci dit, que faut-il entendre par cause étrangère (1) ?

S'il est évident que celle-ci comprend avant tout la force majeure et le cas fortuit, n'englobe-t-elle pas aussi d'autres circonstances exonératoires ? L'art. 1147 parlant lui-même d'une cause non imputable au débiteur permet d'affirmer que la cause étrangère est toute cause sur laquelle sa volonté n'a pu influencer efficacement (2). La cause étrangère libératoire, en dehors des cas typiques de force majeure et de cas fortuit, comprendra donc la faute du cocontractant (3), et le fait d'un tiers maintes fois admis dans le transport par Chemins de fer (Cour Lyon, 30 mars 1922).

1° *La force majeure.* — Nous avons déjà dit lors du retard ce qu'étaient la force majeure et le cas fortuit. Ce sont des faits absolument indépendants de la volonté qu'on ne saurait ni prévoir ni éviter et qui constituent le type même de la cause étrangère prévue par l'article 1147.

La force majeure affecte d'ailleurs ici les mêmes aspects que dans le cas de retard et nous y renvoyons : il faut que ce soit un événement inévitable et constituant un obstacle complet à l'exécution de l'obligation (exemple : déraillement dû à la chute d'un gros peuplier tombé sur la voie au cours d'un ouragan (Cour Paris, 5^e ch., 9 juillet 1927).

Les attendus du jugement suivant résumeront d'ailleurs au mieux tout ce que nous avons déjà précisé, en faisant remarquer qu'en matière d'accidents de personnes, et à plus forte raison, les accidents dus au mauvais entretien de l'exploitation ou du matériel, ne peuvent, quoique sou-

(1) PLANIOL et RIPERT, t. II, n° 837, — DEMOGUE, *op. cit.*, t. VI, n° 600.

(2) *Code* FUZIER, HERMAN, note 15 à article 1147. — PLANIOL, RIPERT et ESMEIN, 2, n°s 837 et 838.

(3) Req. 5 février 1929, S. 1929-1-247, Cour Paris, 2 juillet 1936.

dains et irrésistibles, constituer pour le Chemin de fer une cause d'exonération :

« Attendu, déclare la Cour d'appel de Nîmes. (Ch. réunies), le 25 novembre 1929 (1), que le déraillement, source du fait dommageable, a été causé par la rupture des rails et que cette rupture a été provoquée par le fléchissement de la voie et l'éboulement du ballast qui se sont produits sous les roues du convoi ;

« Qu'en lui-même ce déraillement pourrait être considéré comme un *événement soudain et irrésistible* ; mais que ce caractère d'événement inopiné et insurmontable n'est de nature à constituer la force majeure et à dégager la Compagnie de sa responsabilité *que s'il ne pouvait être prévu ou que si des mesures de précaution ou de prudence ne pouvaient permettre d'éviter l'accident* ;

« *Que c'est à la Compagnie qui se prétend complètement exonérée de démontrer que le déraillement a constitué non seulement dans sa réalité brutale et instantanée, mais dans ses causes directes et génératrices, l'événement irrésistible et imprévisible qui la libérerait... »*

2° *La faute de la victime.* — Une deuxième cause susceptible d'exonérer le Chemin de fer de sa responsabilité est la faute du voyageur victime d'accident. Ce cas ne devrait pas appeler de longues explications.

Etant tenu contractuellement d'amener toute personne qui se confie à lui saine et sauve à destination, le Réseau doit certainement être libéré si c'est par une faute du voyageur qu'il a été dans l'impossibilité de s'exécuter. Celle-ci doit en effet écarter la présomption comme l'écarte le fait de la nature.

Doctrine (2) et jurisprudence (3) sont d'accord sur le principe.

C'est d'abord au Chemin de fer, et ceci est hors de doute, à établir la preuve de la circonstance susceptible de l'exonérer : il doit démontrer que l'accident est dû exclusive-

(1) *B. T.*, 1930, 69.

(2) PLANIOL, RIPERT, ESMEIN, t. VI, p. 779.

(3) Req. 25 juin 1918, *D. P.* 1919-1-45.

ment à la faute de la victime, que sans celle-ci l'accident ne se serait pas produit. Cependant il a été parfois reconnu qu'un ensemble de circonstances particulières pouvait faire présumer la faute du voyageur : le Tribunal Civil de la Seine en a notamment décidé ainsi lors de la chute d'un enfant par une portière (1).

La faute de la victime une fois établie, il faut encore pour que le Chemin de fer puisse être exonéré, qu'il n'ait lui-même commis aucune faute, autrement dit qu'il ait pris les mesures de surveillance nécessaires pour éviter tout accident.

Mais ceci une fois posé, quels seront alors les effets de la faute de la victime ?

Si nous sommes en présence d'une faute du voyageur mais qu'une faute puisse être aussi relevée contre le Chemin de fer, aucun doute : il y aura, si celle-ci est dûment constatée, partage de responsabilité, que nous soyons dans le domaine contractuel ou délictuel. Les deux fautes étant reconnues, le principe posé par la Cour de Cassation (2) doit jouer (3).

Mais *quid* au cas où la faute du Chemin de fer n'est que présumée ? doit-il n'y avoir encore ici qu'une exonération partielle de sa responsabilité ?

Certains auteurs (4) semblent l'admettre. La jurisprudence belge l'a même confirmé (Bruxelles, 9 mars 1928 et 2 avril 1928, Sirey 1928-4-18).

Mais nous ne partagerons pas ce point de vue. Nous estimons en effet que si la faute du voyageur est reconnue comme ayant causé l'accident, le Chemin de fer doit être complètement exonéré, il doit être libéré de sa présomption.

C'est d'ailleurs l'avis de la majorité de la doctrine (5) et de la jurisprudence et nous allons citer en exemple un juge-

(1) Trib. Civ. Seine, 10 décembre 1934, confirmé par Cour de Paris, 10 décembre 1936 (n. p.).

(2) Civ. 24 juillet 1918. S. 1920-1-359.

(3) Voir aussi Sirey, 1928-1-177 : note Mazeaud.

(4) DEMOGUE, *op. cit.*, t. VI, n° 345.

(5) Voir JOSSERAND, *op. cit.*, n° 911.

ment du Tribunal Civil de Lunéville du 20 novembre 1936 (1), qui résume parfaitement les effets de la faute de la victime, telle que nous la concevons :

« Des voyageurs sont tués en traversant les voies : faute des victimes qui violent les règlements. Le Chemin de fer, quoique présumé responsable, n'a rien à se reprocher, puisque non seulement l'interdiction était formulée par affiches mais encore les agents de la gare avaient prévenu les voyageurs par des avertissements répétés du danger qu'ils couraient, donc irresponsabilité complète du Chemin de fer. »

Ceci dit, il nous reste à examiner le point difficile de la question. La faute de la victime exonère le transporteur. Mais que faut-il entendre par faute de la victime ?

Il saute aux yeux que la faute pourra d'abord résulter de la violation de l'une des prescriptions réglementaires que nous avons énumérées dans le chapitre premier : le voyageur monte ou descend en marche, il penche imprudemment la tête hors du wagon. Mais elle peut aussi provenir d'une imprudence, et c'est là que réside la difficulté, car lorsqu'il en est ainsi, quels caractères doit-elle présenter ?

Ne résultant plus d'un manquement aux règlements, mais d'une simple imprudence, l'appréciation de cette faute n'est plus qu'une question d'espèce.

Jusqu'ici la jurisprudence nous avait souvent répondu que pour constituer une cause exonératoire il est nécessaire que la faute de la victime n'ait pu être ni prévue ni empêchée dans ses conséquences, et que le voiturier n'ait participé lui-même en rien par sa propre faute à l'accident. Autrement dit elle devait être marquée des mêmes caractères, imprévisibilité et irrésistibilité, que la force majeure (2).

Une note du *Bulletin des Transports* de janvier 1921 résumait ainsi ces conditions à la suite de deux arrêts rendus sur des accidents dus à une imprudence du voyageur (3) :

(1) Confirmé par la Cour de Colmar, le 5 mai 1937 (n. p.).

(2) Voir à ce sujet : MAZEAUD, *op. cit.*, t. II, n° 1462 (dern. édit.).

(3) Cass. 30 juin 1926 et 2 mars 1937. *B. T.* 1927, p. 45 et 145, Cour d'appel de Paris (5^e ch.), 19 juillet 1930. *B. T.* 1931, p. 9.

L'imprudence du voyageur doit être caractéristique d'une faute et être nettement établie et précisée. Elle ne libérera alors le voiturier que si n'ayant pu être ni prévue ni empêchée dans ses conséquences, elle constitue ainsi à l'égard du voiturier un cas fortuit ou de force majeure et s'il est dûment établi que le voiturier n'a lui-même participé en rien par sa propre faute à l'accident.

Or cette jurisprudence qui semblait fermement établie et soutenue par nombre d'auteurs est en déclin.

De nouvelles décisions viennent en effet d'établir purement et simplement ce que l'on peut appeler une véritable obligation de sécurité à la charge du voyageur (1) :

Voici notamment les termes d'un arrêt de la Cour d'appel de Paris (5^e chambre) du 29 octobre 1934 (2) :

Considérant que la Compagnie en exécution de l'obligation de sécurité absolue par elle tacitement assumée lors de la délivrance à X. de son billet de place, *a pris toutes les mesures susceptibles d'assurer l'arrivée dudit X. sain et sauf à destination* ;

Considérant toutefois que l'intimé n'était *point ainsi dispensé du soin de veiller lui-même à sa propre sauvegarde* ; qu'il lui appartenait de s'assurer avant de descendre de voiture, de la possibilité de le faire sans danger à raison de l'intervalle séparant le marchepied du wagon du sol du quai d'arrivée ; que l'accident, survenu dans les circonstances de fait ci-dessus précisées, suffit à révéler l'inobservation par le sieur X. des règles de prudence les plus élémentaires, et partant sa maladresse ou sa précipitation, c'est-à-dire sa propre faute constitutive de la cause étrangère, non imputable au voiturier au sens de l'article 1147 du Code Civil exonérant la Compagnie des conséquences dommageables de cet accident, qu'elle n'a pu empêcher ni prévoir.

Par cet arrêt qui a d'ailleurs été souvent confirmé (3), ce n'est désormais plus la faute de la victime caractéristique d'une imprudence grave qui exonère le voiturier de son obligation d'amener le voyageur sain et sauf à destination, mais le simple fait que le voyageur a manqué au devoir qu'il avait de veiller à sa sauvegarde, à la condition bien

(1) JOSSERAND, note à D. 1930-1-25.

(2) *Gaz. Pal.* 1935-1 477.

(3) Cour. Cas. 18 mai 1936. *Gaz. Pal.* 1936-2-287. Cass. Req. 10 novembre 1936. *R. H. Dalloz*, 1937, p. 34, etc.

entendu que cet accident ne soit pas imputable au Réseau.

Par cette nouvelle orientation la jurisprudence porte un coup terrible à la responsabilité contractuelle du Chemin de fer, du moins à l'obligation de sécurité, obligation de résultat. Car que devient la présomption irréfragable de responsabilité, si le Chemin de fer se trouve exonéré à la seule condition qu'il ait pris toutes les précautions nécessaires ?

Que devient la thèse créée en 1911 et qui préconisait que tout accident survenu à un voyageur entre les limites extrêmes du contrat de transport, engageait *ipso facto* la responsabilité du Réseau, sauf à celui-ci à établir la force majeure ou la faute de la victime ?

Le Chemin de fer n'a même plus besoin pour s'exonérer d'établir la preuve d'une faute du voyageur : il lui suffit de montrer qu'il n'était pas en faute et l'accident demeurera à la charge du voyageur qui n'a su assurer sa sauvegarde.

L'obligation de sécurité jusqu'ici unilatérale est devenue synallagmatique.

Malgré la petite révolution que semble apporter ce nouveau courant de jurisprudence, nous ne la condamnerons point.

Il est bon en effet de faire remarquer que dans tous les cas où une telle décision a été rendue, il ne s'agissait que d'accidents individuels. Or s'il est juste qu'une obligation de résultat dite de sécurité soit assurée au voyageur dans les cas de déraillements ou tamponnements, accidents d'exploitation où le voyageur n'est pour rien, celle-ci est des plus arbitraires lorsqu'il s'agit des autres accidents si nombreux qui surviennent lors des traversées des voies, lors d'une descente de wagon en marche, et où le voyageur a pris une part des plus actives. La jurisprudence semble simplement s'apercevoir aujourd'hui qu'il y a une certaine invraisemblance à prêter au transporteur, ainsi que le constate Jossierand (1), la volonté de répondre indéfiniment des faits et gestes du voyageur.

(1) Note à *D. P.* 1930-1-25.

Que révèle en effet l'analyse du contrat de transport ?

Il révèle à la charge du Chemin de fer une obligation de faire et cela seulement : il doit transporter le voyageur dans un temps donné à un endroit déterminé, mais suivant les principes généraux, il est tenu d'accomplir cette obligation en bon père de famille, il doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité. Le contrat de transport n'exige rien d'autre.

Si donc on impose au Chemin de fer une présomption irréfragable basée sur le contrat, présomption qui le rend obligatoirement responsable sans même que le voyageur ait à prouver l'inexécution de l'obligation, c'est du domaine du plus pur arbitraire. Une obligation générale et absolue de sécurité, affirme Josserand (2), ne rentre pas d'elle-même dans le plan contractuel : pour l'y insérer de vive force, il faut faire appel à la toute-puissance du législateur, or aucun texte n'est venu régler cette question.

Partageant ce point de vue, nous ne pouvons donc qu'approuver la nouvelle jurisprudence qui écarte l'obligation absolue de sécurité et tout ce qu'elle avait d'arbitraire pour la transformer en obligation de moyen.

En effet, par la raison même qu'elle recommande au voyageur de prêter attention à ce qu'il fait et de veiller à sa propre sécurité, elle permet par cela même au Chemin de fer de dégager sa responsabilité toutes les fois qu'il aura pris les mesures de protection nécessaires. Peu importe alors que la faute de la victime présente ou non les caractères de la force majeure, du fait seul que le Chemin de fer n'a rien à se reprocher, il sera déclaré irresponsable.

Mais il est bien entendu qu'une thèse semblable ne pourra être valablement soutenue dans tous les cas, sinon nous replacerions le voyageur dans la situation souvent injuste qu'était la sienne avant 1911, aussi examinerons-nous bientôt la distinction qu'il est nécessaire de faire entre les divers accidents qui peuvent surgir au cours du voyage.

3° *Le fait du tiers.* — Les idées que nous venons d'exposer vont nous permettre de comprendre également la

nouvelle interprétation que donne la jurisprudence moderne du fait du tiers.

Le voiturier échappe à toute responsabilité lorsque l'accident est dû à la faute d'un tiers : ce principe est établi depuis longtemps (1).

De même que la faute de la victime, le fait du tiers doit être prouvé ; il ne saurait non plus être admis, si le Chemin de fer a commis lui-même une faute (2).

Mais le fait du tiers doit-il être imprévisible et irrésistible ? S'il présente ce caractère, il ne constituera pas à vraiment parler par lui-même une cause d'exonération : il sera englobé dans le cas fortuit et ne sera considéré que comme une variété de celui-ci. N'est-il que cela ?

Les auteurs diffèrent quant à la réponse à donner à cette importante question, surtout lorsque, comme c'est le cas ici, la responsabilité du voiturier est présumée.

MM. Sainctelette (3), Josserand (4), Mazeaud (5) soutiennent d'une part l'assimilation au cas fortuit, tandis que MM. Lalou (6), Gardenat et Ricci (7) affirment le contraire.

Quant à la jurisprudence, que décide-t-elle (8) ?

Si l'on s'en rapporte aux arrêts rendus depuis 1920, on peut distinguer plusieurs phases différentes : une première, où le fait d'un tiers constitue une circonstance exonératoire de par elle-même (Chambre Req., 25 juillet 1932 et 31 juillet 1922, S. 1922-1-324), puis une résistance s'étant opérée dans les Cours d'Appel, on assiste alors à un revirement de la Cour de Cassation qui exige que ce fait présente les caractères de la force majeure (Req. 2 mars 1927, D. 1927-1-121 et Ch. Civ. 9 janvier 1929), G. P. 1929-245).

(1) Paris, 4 mai 1918. D. P. 1919-2-22.

(2) Paris, 8 juillet 1927 (1^{er} arrêt). G. P. 1927-2-622.

(3) *Responsabilité et Garantie*, p. 100.

(4) *Op. cit.*, p. 940 et note à D. 1930-1-25.

(5) Note à D. 1927-1-121.

(6) *Responsabilité civile*, 2^e éd., n° 310.

(7) *Ibid.*, p. 573.

(8) MAZEAUD, *op. cit.*, t. II, n° 1653.

Ensuite, tandis que de nouvelles décisions reprennent le premier principe en 1929 et 1930 (1), la Chambre des Requêtes (2) soutient à nouveau que si la faute d'un tiers, cause de l'accident, libère le transporteur de l'obligation contractuelle de transporter le voyageur sain et sauf à destination, c'est seulement à la condition que ce fait n'ait pu être prévu ni empêché dans ses conséquences.

On peut enfin citer un nouvel arrêt de la Chambre Civile du 1^{er} février 1937. (3) qui semble adopter un moyen terme. M. Roger estime en effet dans la note sous cet arrêt que la théorie de la Chambre Civile semble être actuellement la suivante : si le fait du tiers est imprévisible l'exonération du voiturier est complète, si le fait est prévisible il y a partage de responsabilité entre le transporteur, qui a commis la faute contractuelle de ne pas conduire le voyageur sain et sauf à destination, et le tiers, auteur d'une faute délictuelle.

Mais, quoi qu'il en soit de ces divers arrêts, que s'opposent les auteurs pour discuter des caractères du fait du tiers en général, il nous suffit de constater qu'en matière de transport de voyageurs par Chemins de fer, la jurisprudence décide le plus souvent que le fait du tiers exonère le Chemin de fer, qu'il soit ou non irrésistible et imprévisible.

Le seul fait qu'il est étranger au réseau et ne peut lui être imputable suffit pour dégager sa responsabilité (4).

Pour notre sujet, il nous suffit donc d'interpréter « cette admission du fait du tiers, sur la liste des circonstances exonératoires qui évincent la responsabilité contractuelle du transporteur », comme une nouvelle limitation du champ d'application de l'obligation absolue de sécurité.

(1) Req. 1^{er} août 1929, *D.* 1920-I-25 ; Civ. 24 juillet 1930, *G. P.* 1930-2-430.

(2) 30 juin 1931, *G. P.* 1931-2-530.

(3) *D.* 1937-I-41.

(4) Exemples de l'attentat : Cour Lyon, 30 mars 1922. — Req., 1^{er} août 1929. *D. P.*, 1929-2-680 ; Civ. 9 janvier 1929. *G. P.* 1929-1-245 ; Seine (1^{re} ch.), 31 octobre 1930. *La Loi*, 30 décembre 1930, et du voyageur blessé par la chute d'une barre de fer déposée par un autre voyageur, Paris, 26 avril 1934.

C'est un nouveau bond en avant de l'obligation de sécurité-obligation de moyen.

SOUS-SECTION 4. — QUEL DOIT ÊTRE L'AVENIR DE L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ ?

S'il est logique de n'admettre pour les cas que nous venons d'envisager qu'une obligation de moyen à la charge du Chemin de fer, il nous semble par contre que celle-ci serait profondément injuste dans d'autres circonstances. Il ne faut pas, notamment, qu'un voyageur victime d'un déraillement soit débouté de sa demande en dommages-intérêts sous le prétexte que l'Administration avait pris toutes les dispositions nécessaires pour éviter les accidents. Il s'agit d'un accident de train, où le voyageur n'a joué qu'un rôle passif : il dormait paisiblement sur sa banquette lorsqu'il a été victime d'une catastrophe ferroviaire due plutôt à la fatalité qu'à une faute du Chemin de fer. Si nous admettions ici l'obligation de moyen, ce serait laisser le voyageur sans recours dans tous les cas où la cause de l'accident ne peut être précisée. Mais quelle est alors la meilleure solution à adopter ?

Nous sommes en effet, en ce moment, en présence d'un principe certain, établi depuis 1911 : le voiturier doit restituer le voyageur à lui-même sain et sauf à destination. Il est présumé responsable.

Mais les exceptions à ce principe deviennent si nombreuses qu'on ne voit plus très bien où est la règle.

C'est le jugement de la Cour de Rouen de 1938 qui fait tomber la présomption pour les accidents strictement personnels au voyageur, — c'est la nouvelle obligation qu'a celui-ci de veiller désormais à sa propre sauvegarde, — c'est l'attentat qui libère le voiturier, bien que ce fait se soit produit durant le transport et que le voyageur ait été sous l'entière dépendance du Chemin de fer. Que conclure ? Quel principe général de responsabilité faut-il adopter ? Certains devant cette incertitude de la jurisprudence réclament purement et simplement le retour à la responsabilité délictuelle du transporteur, seule d'ailleurs possible,

si on interprète à la lettre les textes législatifs ; d'autres préconisent de consacrer ici le point de vue objectif de l'article 1384 ; d'autres enfin exigeraient en cette matière l'aménagement d'une loi qui établirait ainsi non plus une présomption contractuelle de sécurité, mais une présomption légale : le Chemin de fer serait responsable par la seule raison qu'il est chargé de conduire les personnes, qui se sont confiées à lui, saines et sauves à destination.

Cette dernière résolution est évidemment la plus séduisante.

Qu'a-t-on voulu en effet en 1911 lorsque fut consacrée l'obligation contractuelle de sécurité ? Décharger le voyageur d'avoir à établir une preuve souvent impossible de la faute du Chemin de fer, et qui le laisserait sans recours possible.

Ce but est parfaitement légitime et ne saurait être critiqué.

Seulement ce qui est critiquable c'est le moyen utilisé pour arriver à cette fin.

L'idée d'une obligation contractuelle et forcée, dit Josserand (1), « a quelque chose de contradictoire ; il y a quelque invraisemblance, nous serions tenté de dire quelque hypocrisie à prêter au transporteur la volonté de répondre indéfiniment de ses faits et gestes ». Il est évident qu'il est difficile d'admettre pour l'instant que par le simple fait du contrat de transport, l'Administration du Chemin de fer ait entendu assurer de son plein gré tous les risques du contrat, solution d'autant plus étrange que le contrat est un contrat d'adhésion que le Réseau impose au voyageur. Tout ce que comporte cette idée d'arbitraire et d'artificiel serait donc effacé si cette présomption était l'œuvre du législateur.

Seulement convient-il d'appliquer sans limite cette présomption légale ? Convient-il de l'appliquer à tous les accidents, notamment aux accidents individuels qui quoique survenus pendant le transport sont dus par contre le plus souvent à une faute de la victime ?

Nous ne le pensons pas. Si le Chemin de fer peut être légalement présumé responsable, ce ne peut être qu'en raison d'accidents dus au fait de l'exploitation ; il serait

(1) Note à D. 1930-I-15.

injuste, du moins à notre avis, d'étendre cette présomption aux accidents survenus au voyageur lors d'une descente de wagon, lors d'une glissade sur une pelure de banane : le Chemin de fer ne peut être transformé en Compagnie d'Assurances-Accidents.

Aussi, si nous sommes partisans d'une présomption légale, présomption que le Chemin de fer ne saurait faire tomber par la preuve contraire et qui réglerait le domaine des accidents causés par un fait de transport et où aucune faute du voyageur n'est possible, tels les déraillements, les tamponnements, les vices de matériel, nous serions par contre d'accord avec MM. Cotellet (1) et Chavegrin (2) pour mettre à part les accidents où le voyageur a joué un rôle actif. Ces derniers comprendraient notamment les accidents qui se produisent avant et après l'embarquement du voyageur dans le wagon, et tous ceux qui surviennent à la suite d'une imprudence du voyageur : montée en marche, traversée des voies, etc... Ils seraient régis conformément au nouveau courant jurisprudentiel que nous avons signalé :

Cour d'Amiens (17 mars 1937) et Cour de Rouen (18 janvier 1938) :

Le fait de descendre d'un train étant essentiellement personnel au voyageur ne peut faire jouer la présomption de responsabilité du Chemin de fer...

Justice de Paix de Joinville (Haute-Marne) : 22 janvier 1937 :

L'obligation de sécurité cesse dans toute les situations où la notion de transport ne joue pas...

Tribunal de Commerce de la Seine (11 décembre 1935) :

La responsabilité de plein droit du transporteur ne joue que lorsque le rôle du voyageur est absolument inactif.

Il suffirait de généraliser ces décisions. Le chemin de fer, autrement dit, serait toujours chargé, en raison du contrat de transport, d'assurer la sécurité, mais il ne serait

(1) De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrage, *Revue pratique*, 1885, p. 529.

(2) Note à Sirey, 1896-2-225.

tenu que de ce à quoi l'oblige le contrat et non de tout ce qu'on a tiré à tort de celui-ci. Il ne serait plus tenu d'une obligation de résultat arbitraire et absolue d'amener le voyageur intact à destination, ni de l'assurer contre tous les risques du transport, mais seulement de le conduire avec toute la diligence nécessaire. Il devrait prendre toutes les précautions possibles pour s'efforcer de prévenir toute atteinte à la vie du voyageur. S'il y a manqué, et cette preuve sera facile à établir, puisque dans tous ces accidents il ne peut y avoir de causes inconnues, il sera responsable, mais à cette condition seulement.

La généralisation de cette obligation de moyen cadrerait alors avec la nouvelle interprétation jurisprudentielle de la faute de la victime : le Chemin de fer n'étant plus responsable que s'il a manqué à ses devoirs de bon voiturier, il importerait peu que la faute de la victime présente ou non les caractères de la force majeure.

D'autre part, il n'y aurait plus aucune difficulté à admettre la nouvelle compréhension du fait du tiers. Le Chemin de fer ne peut en effet savoir qu'un voyageur présentant au contrôle toutes les apparences d'un parfait honnête homme est en réalité un assassin qui prépare un forfait. C'est une affaire de police, c'est à celle-ci et non au Chemin de fer de ne pas laisser les individus indésirables circuler sur le territoire. Si donc aucune faute ne peut être reprochée au Réseau, il devra être dégagé de sa responsabilité : le voyageur comme toute personne qui se trouve victime d'une agression sur la voie publique n'aura qu'à se tourner vers la justice pour obtenir réparation.

Notre conclusion est alors celle-ci. Présomption irréfragable et légale de responsabilité du Chemin de fer soit, mais seulement pour une catégorie déterminée d'accidents qui devra être définie avec soin par le législateur et que nous estimerions juste de voir limitée aux accidents qui ont leur cause immédiate et directe dans le transport, à ceux qui sont dus à un fait d'exploitation et qu'on appelle communément dans le langage des Travaux Publics, accidents de trains. Consécration, d'autre part d'une obligation de moyen de sécurité basée sur le contrat de trans-

port pour tous les autres accidents car il importe de ne pas les mettre automatiquement et sans aucune preuve à la charge du Chemin de fer.

SECTION III. — Le Procès en Responsabilité.

Connaissant le principe de la responsabilité du Chemin de fer en matière d'accidents de voyageurs, sous réserve des critiques et de l'évolution jurisprudentielle que nous avons signalées, nous allons supposer maintenant un voyageur victime d'accident et voir quels événements et quelles conséquences peuvent découler de ce fait malheureux. Ceci nous entraînera à examiner successivement : l'exercice de l'action en responsabilité, la compétence des tribunaux, les solutions les plus fréquentes de cette procédure dans les cas les plus courants d'accidents, les dommages-intérêts attribués.

SOUS-SECTION I. — QUI PEUT EXERCER L'ACTION EN RESPONSABILITÉ ?

§ 1. — *Le voyageur blessé peut-il invoquer l'article 1382 ?*

Le voyageur peut, d'abord s'il le préfère, s'adresser directement au Réseau responsable de l'accident pour obtenir une indemnité à l'amiable ; une telle clause survenant après l'accident est valable (1). Est même licite une reconnaissance de responsabilité signée par la victime qui renonce de ce fait à toute réclamation (2).

Mais normalement, à la suite d'un accident le voyageur fait appel aux tribunaux pour obtenir justice.

Son action peut d'abord se manifester sous forme de constitution civile. Pour cela il faut supposer que l'accident semble dû à une faute professionnelle d'un agent du Réseau, lequel est l'objet de la part du Parquet, saisi de l'affaire, d'une information pour homicide ou blessures

(1) Cour de Dijon, 19 avril 1932. *G. P.*, 23 juin 1932.

(2) Trib. civ. d'Orthez, 10 février 1933.

par imprudence. Vu la faible solvabilité de l'agent, la constitution de partie civile aboutit pratiquement à la condamnation aux dommages-intérêts du Réseau rendu civilement responsable des actes de son agent.

Au lieu de se placer sur le terrain pénal, le voyageur peut encore intenter, et c'est le plus courant, une action civile contre le Réseau en réparation du préjudice qu'il a subi.

Il mettra alors en œuvre le principe de responsabilité posé par l'article 1147. Mais ne peut-il au lieu de formuler une demande en dommages-intérêts basée sur la présomption contractuelle de responsabilité, se placer sur le terrain délictuel et invoquer l'article 1382 ?

C'est la question connue en doctrine sous le nom de cumul des responsabilités. Le cumul, signifiant plutôt option, est-il possible ? Rappelons que nous l'avons rejeté pour le retard car, avons-nous dit, l'inexécution de l'obligation d'amener le voyageur à l'heure réglementaire ne peut résulter que du contrat. Sans contrat de transport le retard ne peut exister. En est-il de même ici ? Nous ne le croyons pas. Faisons remarquer d'abord que les adversaires du cumul reconnaissent eux-mêmes que celui-ci est possible lorsque l'infraction à la loi contractuelle constitue en même temps une infraction pénale (1) ; or il en est souvent ainsi en matière d'accidents de chemins de fer.

D'autre part, pour nous qui avons suivi la thèse de M. Morel (le cumul est possible dans tous les cas où l'inexécution de l'obligation n'a pas sa base exclusive dans le contrat), il apparaît qu'ici précisément le fait dommageable peut parfaitement se concevoir en dehors du contrat de transport.

N'oublions pas en effet que c'est la jurisprudence qui a rattaché la responsabilité de l'accident de voyageurs au contrat de transport : il n'en était pas ainsi avant 1911, il n'en est même plus ainsi aujourd'hui dans tous les cas. Il faut enfin faire remarquer que la présomption de l'article 1147 n'est qu'un moyen inventé pour décharger le voya-

(1) Voir DEMOLOMBE, XXXI, 278. — AUBRY et RAU, 4^e éd., IV, p. 755 et VI, 5^e éd., p. 371, n^o 7. — DEMOGUE, V, n^o 1244, p. 556.

geur d'avoir à faire la preuve dans les cas où les causes de l'accident sont inconnues. Ce n'est qu'une sorte de garantie accordée au voyageur.

En conséquence, nous estimons qu'il n'y a aucune raison d'empêcher le voyageur de s'offrir à faire la preuve d'une faute du Chemin de fer s'il y trouve son intérêt, s'il peut notamment obtenir des dommages-intérêts plus élevés : il ne faut pas que l'avantage qu'on lui a octroyé se tourne contre lui. Aussi malgré les critiques adressées à la théorie du cumul (1), il nous semble que dans l'hypothèse que nous envisageons l'option doit être possible.

Si l'action délictuelle disparaissait d'autre part en se fondant dans l'action du contrat, ne serait-ce pas là une véritable clause d'exonération de la responsabilité délictuelle (2) qui ne doit pourtant pas être écartée puisqu'il s'agit ici non plus d'intérêt pécuniaire comme dans le cas de retard, mais d'atteinte à la vie des personnes ?

Avant la violation du contrat, il y a dérogation au devoir légal connu sous cette maxime : *neminem laedere*.

L'accident survenu au voyageur durant le transport doit donc donner naissance à deux actions, l'une contractuelle, l'autre délictuelle. Mais il est évident, ainsi que nous l'avons fait remarquer ci-dessus, qu'il ne peut s'agir que d'option entre ces deux actions et non de cumul au sens propre. En conséquence, si malgré la violation de l'obligation de sécurité tirée du contrat de transport, le voiturier prouve qu'il n'est pas responsable en établissant que l'accident est dû précisément à la faute du voyageur, à celle d'un tiers ou à un cas fortuit, le procès sera clos, on ne pourra le recommencer sur le terrain délictuel.

D'ailleurs, ainsi que le fait justement remarquer Roger, si le voiturier s'est libéré en établissant que la cause de l'accident lui est étrangère, comment le voyageur pourrait-il prouver la faute du voiturier ?

(1) Notamment RIPERT, *Rev. de Droit maritime*, 1924, VII, p. 348. — JOSSERAND, *op. cit.*, n° 628. — SALEILLES, *Théorie de l'obligation*, 431. — AUBRY et RAU, VI, 5^e éd., p. 311.

(2) VASILIU, thèse, *op. cit.*, p. 194.

Tout ce que nous venons d'énoncer vient d'être confirmé il y a quelques jours par la décision suivante de la Cour de Grenoble (10 janvier 1938) :

« En offrant de faire la preuve d'une faute du chemin de fer, suivant l'article 1382, le voyageur libère le transporteur de la présomption de faute édictée contre lui par l'article 1147 du Code Civil. »

La jurisprudence avait déjà admis la possibilité du cumul dans deux autres arrêts, l'un de la Cour d'Alger (2^e Ch.), 9 janvier 1924 (*G. P.*, 5 avril 1925) et l'autre de la Cour de Paris, 27 mai 1927 (*La loi*, 3 décembre 1927). Elle l'admet encore dans tous les cas où elle considère que les clauses d'irresponsabilité n'ont pour seul effet que d'amener le renversement de la preuve.

Signalons, d'autre part, qu'il existera toujours un moyen pratique de concilier les deux opinions : le voyageur peut intenter l'action en se basant sur l'article 1147, car il y a intérêt quant à la preuve, mais il demandera subsidiairement dans ses conclusions, pour le cas où le Tribunal ne reconnaîtrait pas l'existence d'un contrat de transport, à faire la preuve de la faute du Chemin de fer (1).

Enfin, disons que toute personne en situation irrégulière (voyageur sans billet ou ayant dépassé sa station, etc...) ne pourra bien entendu qu'invoquer l'article 1382.

Mais si, ainsi que nous venons de le voir, la première personne qualifiée pour agir et la seule en principe est le voyageur victime de l'accident, il peut arriver parfois que l'accident ait été mortel. Quelle est alors la situation des parents ou autres personnes auxquels l'accident aura causé un dommage ?

§ 2. — *Droits des parents de la victime (2) et de la concubine.*

Suivant la règle générale, le préjudice des parents pourra être matériel ou moral, quoique, faisons-le remar-

(1) JOSSERAND, n^o 628. — SALEILLES, *Théorie de l'obligation*, 431.
— AUBRY, RAU, VI, 5^e éd., p. 311. — RIPERT (précité).

(2) V. Thèse PETRESKO, *Les droits des parents de la victime d'accident*.

quer, il ne pourra y avoir lieu qu'à un préjudice moral à la suite de la mort d'un enfant (1). Mais ce préjudice devra être certain et légitime. Les personnes qui auront alors le droit et la qualité nécessaires pour intenter une action en dommages-intérêts seront le conjoint survivant et les parents, légitimes ou naturels, bien qu'il y ait lieu toutefois de limiter les liens de parenté et à n'admettre la réalité du dommage que pour un lien suffisamment étroit.

Une concubine peut-elle intenter une action en dommages-intérêts en réparation du préjudice non seulement matériel mais moral que lui cause la mort de son concubin ? Cette question a donné lieu à de vives controverses dans la jurisprudence moderne. Faisant remarquer qu'il y a une tendance générale actuelle à élargir le cercle d'action de la concubine, nous nous contenterons de dire qu'elle en est la toute dernière situation.

Si la Cour de Cassation semble avoir définitivement écarté la réparation du préjudice moral (2), ce qui est tout à fait juste puisque, ainsi que le déclare M. Solus (3), « parler de préjudice moral pour la concubine, c'est associer des expressions qui jurent d'être réunies », la discussion. quant à la réparation du préjudice matériel, n'en est pas moins toujours aussi vive. Nous pouvons même distinguer deux courants de jurisprudence différents mais également récents.

D'une part, la Chambre criminelle de la Cour de Cassation attache la recevabilité de la demande de la concubine au caractère prolongé des liens qui l'unissaient au concubin.

(1) Les frais de nourriture et d'entretien ne peuvent être considérés comme étant un capital avancé par les parents en vue d'avantages à recueillir éventuellement et dont la disparition constitue un dommage actuel et certain ; la réparation du préjudice est uniquement moral. Cour de Paris (5^e Ch.), 12 février 1935. Même sens : Cour de Paris (12^e Ch.), 26 janvier 1934 (*D. H.* 1934, 186) et Cour de Paris (5^e Ch.), 13 novembre 1933 (*G. P.*, 7 janvier 1934).

(2) *Cas. Req.* 2 février 1931, S. 1931-1-123 et Cour de Paris, 10 juin 1936. *G. P.* 25 septembre 1936.

(3) *Cours, op. cit.*, p. 192.

Pour elle, sera justifiée la demande qui reposera sur une communauté d'existence prolongée, communauté telle que seule la mort paraissait devoir la rompre (1) ; par contre sera irrecevable la demande basée sur des relations aléatoires, même si des subsides avaient été régulièrement fournis à la femme et à l'enfant jusqu'au jour du décès (Cas. Crim., 13 fév. 1937. *G. P.* 6 mars 1937, et D. 1938-1-5. — Cas. Crim. 21 déc. 1937. *G. P.* 22 janvier 1938).

Quant à la Chambre Civile elle décide, contredisant ainsi la Chambre Criminelle, que le concubinage demeure, quelles que soient ses modalités et sa durée, une situation de fait qui ne saurait être génératrice de droits au profit des concubins et vis-à-vis des tiers (Cas. Civ. 27 juillet 1937. D. 1938-1-5 et D. H. 1937-437.

Mais si toutes ces personnes ont un droit plus ou moins justifié d'obtenir des dommages-intérêts, à la condition, bien entendu, qu'elles établissent l'existence du dommage matériel ou moral, en vertu de quel principe pourront-elles agir ? l'article 1382 ou l'article 1147 ?

Il nous faut à nouveau noter ici une divergence entre certains arrêts de jurisprudence et une partie de la doctrine.

Pour certains auteurs, aucun doute n'est possible, seuls les héritiers qui trouvent dans leur patrimoine l'action du défunt, pourront exercer celle-ci, conformément à l'article 1147 ; il leur sera possible aussi d'intenter *nomine proprio* une action personnelle basée sur l'article 1382, sans toutefois pouvoir cumuler ces deux actions. Quant à toute autre personne, parente ou non, du moment qu'elle n'est pas héritière, elle ne peut se prévaloir que de l'action de droit commun : ayant été lésée par le fait d'autrui dans son affection et ses intérêts, elle ne pourra poursuivre que sur la procédure de l'article 1382, car elle n'est pas un ayant cause à titre universel. Tout en demeurant dans ce principe,

(1) En ce sens aussi, Cour Paris (5^e Ch.), 14 mai 1937. *La Loi*, 19 février 1938.

et avant d'étudier la conception jurisprudentielle, une remarque doit d'abord être faite.

Si tout le monde (1), en effet, s'accorde à dire, lorsque l'héritier intente l'action fondée sur l'article 1147, qu'il ne fait qu'intenter l'action qui a d'abord appartenu à la victime et qui lui a été ensuite transmise à la mort de celle-ci (2), certains déclinaient, par contre, cet effet en cas de mort instantanée. Pour ces derniers, à la suite d'une telle circonstance, les héritiers ne pourraient intenter l'action de la victime puisqu'aucune action n'a pu naître au profit de celle-ci qui est morte au moment même où le droit aurait pu prendre naissance (Cour d'Appel, Paris, 11 juillet 1928. *G. P.* 1928-11, p. 650).

Mais si cette solution peut être défendue en droit, « son caractère scandaleux qui fait qu'on a tout intérêt à ce que la victime meure sur le coup, doit suffire à la faire rejeter. Aussi, certains auteurs et arrêts ont-ils décidé qu'il ne fallait pas entrer dans de telles considérations juridiques pour admettre le droit de réparation des héritiers », (3) surtout qu'on peut affirmer qu'il n'y a pas, en réalité, de mort instantanée : un intervalle de temps, si minime soit-il, s'écoule toujours entre le traumatisme et la mort. C'est ce qu'a confirmé l'arrêt d'Angers précité.

Il nous faut exposer maintenant la position prise par la jurisprudence et qui élargit considérablement le cercle des personnes pouvant bénéficier de la présomption contractuelle de responsabilité du chemin de fer.

En effet, plusieurs tribunaux pour accorder ce bénéfice, le plus souvent en faveur du conjoint survivant, ont fait

(1) Notamment : JOSSERAND, note sous Angers, 13 mai 1929. *D. P.* 1929-2-151 et Roger qui déclare : « Le droit à une indemnité est né dans le patrimoine de la victime. Dès la formation du contrat, le voyageur avait acquis un droit éventuel à des dommages-intérêts en cas d'inexécution. Les héritiers qui ne sont pas des tiers à l'égard du transporteur, puisent donc leurs droits, comme le défunt lui-même, dans le contrat de transport. »

(2) Cour de Lyon, 11 juillet 1927. *La Loi*, 10 mai 1938.

(3) MOREL, *Cours*, 2^e année, p. 527.

application de diverses théories du droit civil, notamment de la stipulation pour autrui (1).

Dans un arrêt célèbre (l'arrêt Noblet) (2), la Cour de Cassation justifie de cette manière le droit à réparation :

En vertu du contrat de transport la Compagnie de chemins de fer assume l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ; en cas d'accident mortel survenu en cours d'exécution du contrat, le droit d'obtenir réparation d'un préjudice s'est ouvert, en vertu de l'article 1147 du Code Civil au profit du conjoint et des enfants de la victime, en faveur de qui celle-ci a stipulé, sans qu'il ait été besoin de le faire expressément, dans la mesure de leur intérêt.

D'autres décisions, tout en maintenant l'idée de présomption de stipulation pour autrui, l'ont toutefois restreinte aux personnes à l'égard desquelles le défunt était tenu d'un devoir d'assistance en vertu d'un lien légal « et rejeté à ce titre, la demande en réparation formulée par la sœur de la victime » (Cas. Civ. 24 mai 1933, Sirey, 1934-1-81).

Différentes Cours d'Appel ont reconnu d'autre part le droit à réparation fondé sur l'article 1147 en considérant les parents et le conjoint non plus comme des tiers, mais comme des ayants cause du transporté, se basant pour cela sur l'article 1122 du Code Civil (Voir à ce sujet : Grenoble, 15 mars 1921, Dalloz, 1922-2-25 et la note de M. Rouast et Paris, 5 février 1930. Recueil *G. P.* 1930-1-639).

Que penser de cette jurisprudence ? Il n'est pas douteux à notre avis qu'elle est blâmable et qu'elle ne fait qu'offrir une cause nouvelle de critique à l'obligation contractuelle de sécurité.

Les conventions n'ont d'autorité que dans le cercle des parties et de leurs ayants cause à titre universel (Code Civil, art. 1119 et art. 1165) : que ce soit un héritier ou un légataire universel, ainsi que l'a confirmé la Cour de

(1) Trib. Civ. Bourgoïn, 8 octobre 1920 sous Grenoble, 15 mars 1921. *D. P.* 1922-2-25, note Rouast.

(2) Cas. Civ. 6 décembre 1932. Sirey, 1934-1-81, note Esmein.

Caen (1). Il est donc logique que, si on assigne à la responsabilité du Chemin de fer une origine contractuelle, celle-ci doive cesser de pouvoir être utilisée lorsqu'on est en dehors du champ contractuel.

Il est certain que les parents, non héritiers, ou le conjoint survivant seront lésés lorsqu'ils ne pourront prouver la faute du transpositeur, mais c'est le seul résultat juridique auquel puisse aboutir la conception de la présomption contractuelle de responsabilité. En voulant assurer la sécurité du voyageur, elle en a diminué l'étendue et ce n'est pas une nouvelle et fausse interprétation de l'article 1165, déjà suffisamment détourné de son but, qui devrait pouvoir accorder aux parents une réparation qu'ils ne peuvent obtenir que suivant les règles de la responsabilité délictuelle. Nous pouvons d'ailleurs citer plusieurs décisions qui confirment cette idée, notamment un jugement du Tribunal Civil de la Seine du 9 novembre 1929 qui déclare : « Une veuve est sans droit à invoquer la présomption de responsabilité de l'article 1147 car elle restée étrangère au contrat ; son action en dommages-intérêts ne peut être fondée que sur l'article 1382 ».

SOUS-SECTION 2. CONTRE QUI POURRA ÊTRE INTENTÉE L'ACTION ?

§ 1. — *Action intentée contre l'agent du Chemin de fer, la S. N. C. F. ou l'Etat.*

Nous avons déjà vu qu'à la suite d'un accident ayant causé des morts ou des blessures, une poursuite pouvait être opérée par le Parquet contre l'agent auteur d'une faute professionnelle. Cette poursuite aboutira, si la faute est reconnue, à une condamnation du prévenu à l'amende ou à la prison, avec ou sans circonstances atténuantes (2).

L'Administration du chemin de fer de son côté peut évi-

(1) Caen, 4 juillet 1935. *D. H.* 1935-514. « Le voyageur possède à l'encontre de son transporteur en cas d'accident un droit né de l'article 1147. Si ce droit n'a pu en raison du décès de la victime être exercé, il appartient à son légataire universel qui l'a trouvé dans le patrimoine de l'exercer en son lieu et place. »

(2) CALOT, *op. cit.*, p. 263.

demment être attaquée aussi par les victimes de l'accident en réparation du préjudice causé, et c'est le cas le plus fréquent.

En outre, il nous faut signaler que, particularité remarquable, les accidents de Chemins fer peuvent donner lieu à un recours du voyageur contre l'Etat.

Nous n'entendons pas parler de la question périmée qui se posait lors d'un accident survenu sur le Réseau de l'Etat et pour laquelle il serait même bon de rappeler qu'en tant qu'exploitant l'Etat se voyait appliquer les règles du droit commun.

Pour cette même raison il ne peut s'agir non plus de la situation nouvelle qu'aurait créée la constitution d'une société nationale des Chemins de fer. Ce n'est pas parce que les Chemins de fer français ont été nationalisés, que les voyageurs accidentés auront un retour contre l'Etat : la S. N. C. F. est peut-être le nom que prend l'Etat français lorsqu'il agit comme entrepreneur de transport, mais du fait qu'il « agit en qualité de personne privée exerçant les droits de la vie civile comme une personne morale indépendante quelconque, il n'apparaît plus en tant qu'Etat et doit être traité comme un particulier, commerçant ou industriel ordinaires ». La S. N. C. F. doit être considérée comme une société anonyme régie comme toute autre Société par le Code de Commerce et exploitant, comme les anciens Réseaux, en vertu d'une concession.

La question que nous voulons envisager est celle qui peut se poser lorsque les accidents sont dus à une malfaçon dans les travaux d'infrastructure : rupture d'un pont, effondrement d'un tunnel, affaissement d'un viaduc, car ces travaux ont été exécutés par l'Etat pour le compte du chemin de fer. Dans ces cas, le voyageur, qui est un tiers par rapport au Cahier des charges, convention passée entre l'Etat et le Chemin de fer, peut demander réparation à l'Etat des suites de la faute commise par ses agents en livrant à la circulation une voie défectueuse.

Toutefois, précisons que cette responsabilité de l'Etat reste purement théorique : le voyageur préférant la juri-

diction civile à la juridiction administrative, si redoutée des particuliers.

§ 2. — *Transports sur plusieurs Réseaux et transports internationaux.*

Autrefois se posait, au cas où le voyageur avait passé un contrat qui lui donnait le droit de circuler sur plusieurs réseaux, la question de savoir auquel serait imputable le fait dommageable.

Aujourd'hui, depuis la création de la Société nationale des Chemins de fer français, ce problème est éliminé et sa solution n'a plus aucun intérêt.

Sur le plan international, la Convention internationale de Berne a supprimé aussi toute difficulté : « Est uniquement responsable, dit la C. I. V., le chemin de fer sur lequel s'est produit l'accident ; l'action en responsabilité sera régie suivant la loi du pays. »

Il n'y a donc qu'à se rapporter à cette dernière, et pour ce qui est de notre sujet l'action sera toujours portée contre la S. N. C. F.

§ 3. — *Cas particuliers de l'agence de Voyages et du Service d'autocars en relation avec le Chemin de fer.*

Deux questions fort intéressantes et qui sont dues à l'évolution du transport moderne peuvent par contre être soulevées de nos jours : c'est la situation de l'agence de voyage et celle du service d'autocar en rapport avec le chemin de fer.

Un accident survient. Un voyageur est blessé au cours d'un transport ferroviaire mais c'est avec une agence de voyages qu'il a conclu le contrat, peut-il porter contre elle son action en réparation du préjudice subi ?

Il est certain qu'il ne connaît qu'elle comme contractant : c'est avec l'agence qu'il a traité, sur le vu d'une affiche publicitaire l'invitant par exemple à passer huit jours aux sports d'hiver, et pourtant, a déclaré la Cour de Paris (1), « sa responsabilité doit être dégagée ». A moins de

(1) 14 mars 1936. *G. P.*, 1936-1-956.

conventions contraires, dit l'arrêt, une agence de voyages ne peut être considérée comme le transporteur des voyageurs. Elle n'agit qu'à titre de mandataire salarié et sa responsabilité ne saurait être engagée, les voyageurs n'étant plus sous sa garde lors de l'accident, que dans les cas où la responsabilité du mandataire salarié peut être établie, c'est-à-dire s'il y a eu faute commise. Or cette faute ne pourrait résulter que du mauvais choix qu'elle aurait fait du transporteur. Cette décision, quoique rendue à propos d'un accident d'autocar, se verra sans aucun doute confirmée pour les accidents de train, car le principe est le même.

Quid maintenant, au cas d'accident causé à des voyageurs transportés par un véhicule assurant une correspondance avec un réseau, tels les services d'autocars P.-L.-M., ou lorsque, en vertu du nouveau projet d'août 1937 sur la coordination du rail et de la route, les trains de quelques lignes en déficit se verront remplacés par des services automobiles et qu'un accident surviendra sur ces derniers ? Qui devra être responsable, le Chemin de fer ou le concessionnaire d'autocars ?

Tout dépendra de la nature du titre de transport délivré et de la nature du service. S'il s'agit de services d'autocars assurant la correspondance avec un réseau déterminé, il semble bien que, le billet comportant d'ailleurs la clause suivante : « Le concessionnaire du service d'autocar est seul responsable à l'égard des voyageurs des faits de toute nature relatifs à son exploitation », ce soit uniquement la compagnie d'autocars qui puisse être condamnée à des dommages-intérêts.

Il n'en serait pas de même lorsque l'autocar n'aurait fait que remplacer une ligne de chemin de fer défunte : le billet délivré n'est plus ici un billet conjoint, fer et autocar, mais un seul et même titre. Le transport n'est plus successif comme dans le premier cas et ici le chemin de fer serait valablement assigné.

SOUS-SECTION 3. — DE LA COMPÉTENCE.

§ 1. — *Compétence d'attribution.*

Si l'accident donne lieu à des poursuites judiciaires, la victime pourra joindre à l'action publique, ainsi que nous l'avons vu, une constitution de partie civile ; mais, en conséquence, celle-ci devra nécessairement être portée devant les tribunaux de répression.

Le voyageur demeure libre aussi d'intenter son action séparément soit devant le Tribunal civil, soit devant le Tribunal de commerce. Nous avons déjà expliqué les raisons de ce choix lors du retard, et nous n'y reviendrons pas.

Mais il est toujours entendu qu'au cas d'action pénale, suivant la formule consacrée, « le criminel tient le civil en état » (1).

Le fait qu'un agent est poursuivi peut entraîner en effet certaines conséquences quant à la responsabilité civile de l'agent (si une demande a été faite à cette fin, ce qui sera relativement rare mais peut néanmoins se rencontrer) et quant à celle du réseau, civilement responsable des actes de son préposé.

« Il est de droit commun, déclare la Cour de Cassation (2), que les décisions des tribunaux correctionnels ou criminels ont au civil l'autorité de la chose jugée à l'égard de tous, en ce sens qu'il n'est jamais permis au juge civil de méconnaître ce qui a été jugé par le tribunal correctionnel soit quant à l'existence du fait qui forme la base commune de l'action publique et de l'action civile, soit quant à la qualification de ce fait, soit quant à la participation ou non-participation du prévenu au même fait. » Cependant il ne faut pas exagérer la portée de ce texte.

D'une part, au cas où l'auteur du dommage aurait été condamné, si le juge civil ne peut déclarer qu'il n'y a pas de faute à sa charge, il peut néanmoins refuser des dommages-intérêts, s'il estime qu'il n'y a pas eu préjudice, et il

(1) LAMV, p. 326.

(2) Req. 4 août 1914. B. A. 1915-2-88.

conserve toujours aussi le droit de décider que cette responsabilité est atténuée par une faute imputable à la victime (1), puisque la solution du procès pénal ne dépend pas de savoir si la faute du prévenu a été ou non partagée, mais de savoir s'il y a ou s'il n'y a pas faute tout simplement.

D'autre part, au cas d'acquiescement, l'autorité de la chose jugée au pénal ne s'impose au civil que si le défendeur a été déclaré ne pas être l'auteur du fait dommageable, au contraire la condamnation civile restera possible si l'acquiescement a été motivé par cette raison que la loi pénale ne punissait pas le fait incriminé (2).

Il en sera ainsi dans le cas où le prévenu a été acquitté parce motif que s'agissant d'une infraction intentionnelle, il n'y a point eu d'intention criminelle : le juge civil restera toujours libre de condamner si l'action civile est fondée sur un quasi-délit (faute non intentionnelle) (3).

Enfin, alors même que l'auteur de l'accident a été acquitté parce qu'aucune faute n'a pu être relevée contre lui, ce qui exclut même le quasi-délit et l'application de l'article 1382 du Code Civil, l'action est encore possible si la victime peut à raison des circonstances invoquer l'article 1384 aux termes duquel une présomption de responsabilité indépendante de toute imputation de faute pèse sur le gardien de la chose dangereuse pour autrui, ici en effet la responsabilité est fondée sur le risque (4) (Cas. Req. 16 juillet 1928, *B. T.* 1928-168).

Remarquons d'autre part que le fait que l'agent poursuivi devant le Tribunal correctionnel est acquitté parce que la preuve de la faute qui lui était imputée n'aura pu être établie n'empêchera pas la personne lésée d'obtenir la réparation civile du dommage, précisément à cause de la présomption de responsabilité contractuelle.

Précisons pour terminer que si l'action intentée par le voyageur contre le chemin de fer trouve sa base dans les

(1) Cass. 22 décembre 1923. *S.* 1924-1-220.

(2) MOREL, *Cours*, 2^e année, *op. cit.*, p. 536.

(3) Cass. Civ. 29 juin 1924. *B. T.* 1924-132 et Civ. 14 janvier 1925. *B. T.* 192-545.

(4) LAMY, p. 327.

articles 1382 et suivants du Code Civil, il convient de faire une distinction entre les dommages résultant d'un fait d'exploitation et ceux qui auraient eu pour cause le défaut d'entretien ou la mauvaise exécution d'un ouvrage public : les premiers seuls sont de la compétence des tribunaux ordinaires (criminels, civils ou de commerce). En effet, alors que les accidents dus à la violation d'un règlement administratif sont de la compétence des tribunaux ordinaires (1), les conséquences dommageables du défaut d'entretien d'un ouvrage public sont de la compétence des tribunaux administratifs, par application de la loi du 28 pluviôse an VIII (Cas. Civ. 27 janvier 1926, *D. H.* 1925-161).

§ 2. — *Compétence territoriale. Théorie des gares principales.*

L'ordre et la nature de la juridiction étant connues, quelle est celle qui sera saisie de l'affaire (2) ?

Lorsque l'action civile est jointe à l'action publique, elle doit être portée devant le même tribunal que celle-ci, c'est-à-dire le tribunal correctionnel du lieu du délit, celui de la résidence du prévenu ou celui du lieu où le prévenu pourra être trouvé (3).

Lorsque l'action est portée devant le Tribunal civil, le demandeur doit suivre la règle du Code de procédure civile, *actor sequitur forum rei*, sauf cas de prorogation conventionnelle de compétence. D'autre part, depuis une loi du 26 novembre 1923, la demande en réparation du dommage causé par un délit, une contravention ou un quasi-délit, pourra être portée devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit.

Lorsque c'est la juridiction commerciale qui est saisie, le demandeur peut assigner à son choix (Code de procédure civile, art. 420) : 1° devant le tribunal du domicile du défendeur, 2° devant celui dans l'arrondissement duquel

(1) Trib. des Conflits, 31 mai 1913, et Cas. Req. 24 janvier 1923 (*B. T.* 1913, p. 155, et 1923, p. 45).

(2) LAMY, p. 330.

(3) *Code d'Instruction criminelle*, art. 63.

la promesse a été faite et la marchandise livrée, 3° devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.

L'application de ces règles aboutit à attribuer, en matière d'accidents de chemins de fer, compétence au tribunal du lieu où a été pris le billet ou au tribunal du lieu où devait s'effectuer l'arrivée (Cas. Civ. 27 janvier 1914. D. 1913-1-249).

Nous venons de parler, à propos de la compétence territoriale, du domicile du défendeur ; mais le défendeur étant ici le chemin de fer, en quel lieu se trouve son domicile ?

L'article 59 du Code de Procédure civile déclare « qu'en matière de société le défendeur sera assigné devant le juge du lieu où elle est établie ». Les différentes compagnies de chemins de fer, ayant leur siège social à Paris, la Cour de Cassation en avait conclu que toute action civile intentée contre l'une d'elles devait être portée devant le Tribunal civil de la Seine, quel que soit le lieu où le demandeur avait contracté avec la société (Cass. 5 avril 1859, *D.P.* 59-1-147). Les inconvénients d'une telle solution devaient rapidement se révéler : encombrement des tribunaux de la Seine, gêne considérable des particuliers qui, victimes d'un accident à Nice, étaient obligés de venir plaider à Paris, difficultés en outre pour un tribunal éloigné de pouvoir déterminer les causes exactes de l'accident, si une enquête sur place était nécessaire. Si bien que devant la nécessité pratique le droit dut s'incliner et l'article 59 se plier aux exigences nouvelles, ce qui amena l'arrêt suivant qui par ses attendus créa la théorie des gares principales, le défendeur en cause ayant été en cette affaire une compagnie de chemins de fer.

La Cour..., attendu qu'au point de vue de l'article 59 du Code de Procédure civile les Compagnies de chemins de fer assignées à l'occasion de leur commerce ont leur siège social, non seulement au lieu de leur principal établissement mais encore dans les villes où il existe des gares assez importantes pour être considérées comme des succursales de ces compagnies (1)...

(1) Req. 19 juin 1876, *D. P.* 1877-1-135, et CAPITANT, *Les grands arrêts de jurisprudence*, p. 142.

« En matière de chemins de fer, il faut entendre par gare principale (1) toute station dont l'importance est telle qu'elle peut être considérée comme une succursale de la Compagnie ; ce sera donc toute gare où l'on trouvera organisés les principaux services généraux d'où partira un droit de surveillance ou de direction sur une région plus ou moins large. La gare principale se caractérise en effet par une demi-autonomie, en vertu de laquelle les chefs de cette gare, tout en obéissant aux ordres parvenus du siège social, ont eux-mêmes une certaine autorité sur les gares voisines. » Ce sera souvent une question d'appréciation des tribunaux, mais pour que la compétence des gares principales puisse jouer, il faut encore qu'il y ait un représentant de la société, qualifié pour traiter avec les tiers, et que les faits générateurs du litige se soient passés dans le rayon d'action de cette gare principale (2), autrement il n'y aurait aucune raison de préférer au tribunal du siège social celui de la situation de cet établissement (Req. 15 avril 1893, *D. P.* 1894-1-239).

Enfin, l'existence d'une cause contraire dans le contrat qui lie la Société au demandeur suffirait à écarter la compétence de tout autre tribunal que celui du siège social (Civ. 6 avril 1886, *D. P.* 1894-5-97) et, même sans élection de domicile défini, le demandeur dans l'intérêt duquel cette théorie des gares principales a été édifiée peut toujours y renoncer s'il y trouve un intérêt (Cour Paris, 24 novembre 1924, *G. P.* 26 février 1925).

Il n'y a plus aujourd'hui, remarquons-le, pour l'ensemble des chemins de fer français qu'un seul siège social, celui de la S. N. C. F. : 88, rue Saint-Lazare, à Paris, qui exploite désormais les anciens réseaux.

SOUS-SECTION 4. — DÉLAI POUR INTENTER L'ACTION.

Dans le transport de voyageurs, l'action en dommages-

(1) ROGER, édition 1932, p. 37.

(2) SOLUS, *Cours Procédure civile*, 1934-1935, p. 251 et suiv.

intérêts répond aux règles du droit commun, c'est-à-dire à la prescription trentenaire.

Toutefois si les faits articulés contre l'auteur d'un accident sont susceptibles de tomber sous le coup de la loi pénale, l'action civile est aux termes de l'article 638 du Code d'Instruction criminelle prescrite par le même délai que l'action publique (1), à savoir 10 ans, 3 ans, 1 an selon qu'il s'agit d'un crime, d'un délit ou d'une contravention. Cette unité de délai est générale. Elle s'applique sans qu'il y ait à distinguer suivant que l'action civile est exercée devant le tribunal répressif accessoirement à l'action publique ou est portée devant la juridiction civile.

Cette solution est toujours celle qu'il convient de donner dans les cas où la responsabilité du transporteur est délictuelle. Mais lorsqu'on fait application de l'article 1147, du moment, déclare Josserand (2), « que l'action en dommages-intérêts puise son principe dans le contrat, c'est-à-dire dans un acte juridique indépendant du fait délictueux reproché au Chemin de fer et qui lui est antérieur, elle doit échapper à la solidarisation établie quant à la prescription entre l'action publique et l'action civile, solidarisation qui implique d'après la jurisprudence comme pour la doctrine, que les deux actions procèdent d'une origine commune, à savoir un crime, un délit ou une contravention ».

En conséquence, les prescriptions édictées par le Code criminel demeureront sans effet sur l'action en dommages-intérêts contractuelle qui se prescrira seulement par 30 ans.

SOUS-SECTION 5. — PREUVE A FOURNIR PAR LE VOYAGEUR.

Quelque bienveillante que soit la conception de la présomption contractuelle de responsabilité à l'égard du voyageur qui est dispensé d'établir la faute du Chemin de fer, force sera tout de même d'exiger de lui un minimum.

(1) Cas. Civ. 24 mai 1927. B. T. 1927-85.

(2) JOSSERAND, *op. cit.*, p. 990.

Il devra pour le moins établir la réalité du fait dommageable comme celle du préjudice subi et l'existence d'un rapport de causalité entre ce fait et ce préjudice ; ce sont des conditions normales et logiques qui doivent jouer aussi bien en matière contractuelle que délictuelle.

Pour bénéficier de la présomption il devra aussi, et c'est l'évidence même, établir l'existence d'un contrat de transport, condition essentielle de la responsabilité contractuelle.

Cette preuve résultera de la présentation du billet ou du témoignage du chef de train si le voyageur est monté sans billet mais avec son autorisation. Si le voyageur ne peut établir sa qualité il ne pourra y avoir lieu à responsabilité contractuelle (Cour Paris, 9 mai 1936, n. p.).

Mais est-ce tout, le voyageur ne doit-il pas démontrer que l'accident est survenu par suite d'un fait du transport ? Evidemment non, car si cette preuve retombait sur le voyageur, toute la théorie jurisprudentielle de l'obligation de sécurité n'aurait aucune utilité pratique. En effet, « exiger du voyageur qu'il prouve que l'accident dont il souffre est un fait de transport équivaldrait en réalité à lui demander de faire la preuve de l'accident, c'est-à-dire, la faute du voiturier ». Aussi la nécessité d'établir cette preuve a-t-elle été rejetée par la Cour de Paris (1), dont la décision a été confirmée par la Cour de Cassation (2).

Seulement il importera au voyageur de démontrer que l'accident est survenu dans les limites de l'opération du transport et qu'il était sous la protection du contrat conclu (3).

Rappelons que d'après une jurisprudence toute récente, bien que le voyageur soit dans les limites d'exécution, il ne pourra néanmoins se prévaloir de l'article 1147 si, disent les arrêts de la Cour de Rouen (18 janvier 1938) et de la Cour d'Amiens (17 mars 1937), « le fait qui a entraîné l'accident était strictement personnel au voya-

(1) 2 juillet 1914. *D. P.* 1917-2-93.

(2) 12 avril 1918. *D. P.* 1919-1-45.

(3) Cass. 20 juin 1921. *D. P.* 1923-1-200, et Cour de Paris (5^e Ch.), 9 mars 1934, *D. H.* 1934-307.

geur et ne pouvait en conséquence être rattaché à l'exécution du contrat de transport ».

Le voyageur ayant porté son action devant le Tribunal compétent après avoir valablement assigné dans les délais prévus l'Administration du chemin de fer et ayant apporté la preuve du préjudice qu'il invoquait, la procédure va suivre son cours. Elle se terminera par le prononcé du jugement, terme final de l'action en responsabilité que nous venons d'envisager. Il nous semble maintenant utile, pour demeurer dans le cadre de notre sujet qui est des plus vivants, et songeant avant tout à son importance pratique, de donner les solutions les plus courantes des procès engagés, ce qui permettra d'entrevoir l'état d'esprit actuel des tribunaux en matière de responsabilité dans les accidents de voyageurs.

SOUS-SECTION 6. — RÉSULTATS DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ AU REGARD DES ACCIDENTS LES PLUS COURANTS.

En principe, la présomption contractuelle est retenue par le juge : le chemin de fer est déclaré seul responsable et condamné à verser les dommages-intérêts, mais il est loin d'en être toujours ainsi. C'est ce que nous allons nous efforcer de montrer en relatant, dans l'ordre chronologique des diverses opérations du transport par chemins de fer, les résultats des procédures engagées pour les différentes catégories d'accidents (1).

Cette sorte de tableau, où nous examinerons au regard de chaque accident le degré de responsabilité du chemin de fer, nous permettra d'ailleurs d'envisager plus clairement la question de l'attribution des dommages-intérêts.

Nous allons, pour commencer, mettre à part les accidents collectifs de voyageurs. La présomption contractuelle, en effet, fonctionne ici complètement à l'égard du Chemin de fer et la question ne souffre aucune difficulté. Le seul cas d'irresponsabilité du Chemin de fer est la force majeure qui ne peut se concevoir qu'à la suite de faits de la nature soudains et irrésistibles.

(1) CALOT, *op. cit.*, p. 260 et s.

Quant aux accidents individuels qui échappent, vu leur diversité, à toute règle d'ensemble, il nous faut les énumérer successivement par cas d'espèce, conformément à l'ordre que nous venons d'énoncer et en ayant soin de se rappeler les tendances de la jurisprudence moderne dont nous avons déjà signalé l'évolution dans la section II de ce chapitre.

§ 1. — *Chutes dans l'escalier des gares.*

Généralement ces sortes d'accidents dus le plus souvent à une faute de la victime qui aurait dû se retenir à la rampe ou tout au moins prendre certaines précautions, dégagent la responsabilité du Chemin de fer.

« La chute d'un voyageur sur des marches d'escalier humides est due à sa faute exclusive, affirme la Cour de Paris (5^e Ch.) le 10 mars 1936 : l'arrosage de l'escalier commandé par la propreté et l'hygiène n'ayant pas été excessif, vu la nature des marches fabriquées en ciment granuleux. »

Et ce n'est pas en invoquant l'article 1384 § 1 du Code Civil que l'on pourrait obtenir des dommages-intérêts, ont déclaré le Tribunal Civil de la Seine (24 mai 1933) et la Cour de Colmar (15 février 1936) (1), car « pour que la présomption de responsabilité soit applicable, à supposer que cet article soit applicable aux immeubles, ce qui n'est pas unanimement admis, faudrait-il du moins que l'accident ait eu pour cause le fait même de cette chose ».

D'autre part, dans les cas mêmes où l'escalier dans lequel s'est produit la chute était en mauvais état, il n'y aura pas encore responsabilité complète du réseau, s'il est établi que le voyageur en agissant prudemment eût pu éviter l'accident : exemple de la Cour de Paris (5^e chambre) qui a admis une responsabilité partagée parce que le voyageur étant de forte corpulence, aurait dû prendre des précautions spéciales (18 juin 1937).

Responsabilité partagée, a déclaré aussi une décision

(1) Sirey, 1937-2-147.

allemande, à la suite de la chute d'une femme munie de hauts talons, parce que « si le chemin de fer doit tenir compte pour la sécurité générale d'une mode si absurde soit-elle, la personne munie de hauts talons doit descendre très prudemment un escalier en se servant, le cas échéant, de la balustrade ou en levant les pieds un peu plus haut » (1).

§ 2. — *Accès et traversée des voies interdits.*

Dans toute grande gare munie de passages souterrains, un avis rappelle au Public que l'accès des voies et leur traversée sont formellement interdits.

L'accident survenu au voyageur dans de telles conditions restera donc à sa charge entière, il ne peut plus être question de présomption contractuelle de sécurité. Non seulement il a manqué à l'obligation qu'il avait de veiller à sa propre sécurité, mais il a encore contrevenu aux prescriptions du § 5 de l'article 78 du décret de 1917.

Ce sera la situation du voyageur qui, pour éviter une attente au milieu d'une grande affluence, croit devoir, pour gagner du temps, s'engager sur le ballast au lieu d'utiliser les passages destinés à la traversée des voies (2) ; ce sera celle de l'enfant blessé en jouant avec une plaque tournante alors qu'il avait pénétré dans un parc à matériel (Trib. Civ. Nogent-le-Rotrou, 20 juillet 1937. *G. P.* 14 novembre 1937, et Cour de Rouen, 8 avril 1937).

Seulement les gares de moindre importance ne comportent pas de passage spécial et la traversée des voies est possible avec l'autorisation des agents. La responsabilité du Chemin de fer ne pourra alors être dégagée que si le voyageur, malgré les avis affichés, a traversé la voie avant d'y avoir été invité, ce qui devra être prouvé.

La Cour de Paris (5^e Ch.) a ainsi reconnu, le 2 novembre 1937, une faute exclusive de la victime et a exonéré le

(1) Reichsgericht Allem., 3 mars 1931, *Bulletin trimestriel International*, 1931, p. 613.

(2) Bordeaux, 29 mars 1928. *Annales des Chemins de fer*, mars-avril 1929.

Réseau qui avait établi que le voyageur avait tenté de traverser les voies alors qu'un train masquait complètement la voie parallèle et qu'il avait emprunté un passage planchéié avant d'y avoir été invité par les agents.

Le Tribunal Civil de Lunéville (20 novembre 1936), dont la décision a été confirmée par la Cour de Colmar le 5 mai 1937, a déclaré aussi le Chemin de fer irresponsable de l'accident mortel survenu à des voyageurs traversant les voies d'une gare malgré les avertissements répétés des agents.

Tout se ramène donc dans ces cas où il y a possibilité de traverser les voies à une question d'espèce.

Si une personne échappant à la surveillance des agents suit les voies et est happée par un convoi suivant la même direction, si un individu est renversé par une locomotive en traversant tardivement la voie malgré les indications répétées des agents lui recommandant à temps avant le passage du train de se rendre sur le quai de départ, la responsabilité du réseau ne saurait être admise (1). Mais il est possible que l'autorisation des agents ait été donnée à mauvais escient ou trop tardivement, ce qui laissera alors au Réseau la charge entière de l'accident (2), ou apportera tout au moins une responsabilité partagée.

« Le voyageur est en faute, déclare la chambre des Requêtes le 1^{er} mai 1933 (3), puisqu'il a traversé les voies malgré la défense formelle affichée, seulement, ajoute cet arrêt, le chef de gare n'avait pas pris les mesures spéciales de surveillance rendues nécessaires par le danger que présentait pour les voyageurs la traversée des voies à l'approche des trains franchissant la gare sans arrêts et qui s'imposaient d'autant plus le jour de l'accident que le train rapide était passé avec un retard important. »

Remarquons, d'autre part, que la personne munie d'un ticket de quai (4), ou le voyageur qui ne peut établir son

(1) Poitiers, 15 avril 1924. *G. P.* 1924-2-91.

(2) Civ. 8 avril 1932. *D. H.* 1932-297 et Lille (2^e Ch.), 25 avril 1934. *B. T.* 1924-84.

(3) *D. H.* 1933-316.

(4) Cour Paris (5^e Ch.), 15 février 1937.

contrat de transport (1), ne peuvent jamais se prévaloir de l'article 1147.

Par contre il leur sera toujours possible d'actionner le Réseau dans les termes de l'article 1382, mais à charge de prouver la faute du chemin de fer (Cass. Civ. 6 juillet 1925. *D. P.* 1925-1-233).

§ 3. — *Accidents de quai.*

Le voyageur se promenant sur le quai peut buter contre un obstacle quelconque et se blesser ; il peut aussi à l'arrivée du train être poussé par la foule et projeté sous le convoi. Quelle solution doit-on donner à ces sortes d'accidents ?

Alors que pour ce qui est du premier cas la jurisprudence faisait jusqu'à ces derniers jours une application stricte du principe de l'obligation contractuelle de sécurité, et déclarait que tout accident survenu au voyageur depuis le moment où il a pénétré dans l'enceinte du chemin de fer muni de son titre de parcours est de plein droit imputable au Réseau (2), des décisions nouvelles écartent ces sortes d'accidents du domaine de la présomption contractuelle, car, disent-elles, ceux-ci ne peuvent être considérés comme des faits de transport (Justice de Paix de Joinville (Haute-Marne), 22 janvier 1937, n. p.).

Quant aux bousculades sur les quais de départ, tandis qu'un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine (3) déclare :

Le transporteur n'est pas responsable de l'accident arrivé à un voyageur par suite de la poussée de la foule, au moment de l'arrivée d'un train, car ce voyageur, même s'il n'avait pas eu l'intention de sauter sur le marchepied pour entrer un des premiers dans la voiture, aurait du moins dû prévoir la poussée et s'écarter de la foule au lieu de se mettre au premier rang,

un arrêt de la Cour de Paris (5^e Ch.) (4) reconnaît la res-

(1) Cas notamment du voyageur dont le coupon de retour n'était pas poinçonné, ce qui indiquait qu'il n'était pas passé devant l'employé chargé du contrôle de passage sur le quai, Bordeaux, 27 mars 1933.

(2) Cour d'Appel de Paris (5^e ch.), 25 décembre 1932. *B. T.* 1933-68.

(3) Trib. Comm. Seine, 19 mars 1920. *G. P.* 1921, p. 101.

(4) Paris, 9 décembre 1931, *B. T.* 1932-57.

pensabilité du Chemin de fer, sous prétexte que l'affluence était prévisible.

Tout revient donc à savoir si le chemin de fer a pris ou non les mesures nécessaires et s'il est ou n'est pas en faute ; c'est une application pure et simple de la théorie de la force majeure ou de la faute de la victime excluant le Réseau à la condition que rien ne puisse lui être reproché. Ajoutons qu'il y aura toujours faute exclusive de la victime si elle s'est tenue trop près de la bordure du quai (1).

§ 4. — *Fermeture des portières.*

Avant le départ du train, s'opère la fermeture des portières. Mais est-il prescrit aux agents du chemin de fer de donner un avertissement avant cette fermeture ? Aucun texte ne le leur ordonnant, la jurisprudence admet généralement que les voyageurs doivent s'attendre à celle-ci lors de l'approche du départ du train et que si le voyageur se laisse prendre la main, c'est parce qu'il a commis une imprudence (2).

Un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine est significatif à cet égard.

Aucun règlement, dit-il, n'oblige les agents chargés de la fermeture des portières d'en aviser préalablement les voyageurs. Si d'une façon générale les employés des réseaux sont tenus de prendre certaines mesures de précaution à l'égard des voyageurs, c'est seulement pour prémunir ces derniers contre les dangers qu'ils ne peuvent prévoir eux-mêmes. Or un voyageur qui monte dans un train au moment où la fermeture des portières est déjà commencée ne saurait soutenir qu'il ignorait que la portière de la voiture allait être fermée derrière lui et il commet une imprudence grave en appuyant la main contre la cloison.

Des décisions analogues ont été rendues par le Tribunal Civil de la Seine, le 5 juillet 1929 (4), et la Cour de Grenoble, le 20 décembre 1937.

(1) Req. 13 décembre 1922 (*B. A.* 1923-37). Colmar, 30 mai 1934.

(2) Paris, 17 janvier 1917. *Gaz. Trib.*, 29 mai 1918.

(3) Comm. Seine, 13 mars 1936 (n. p.).

(4) *Gaz. Trib.*, 30 janvier 1930.

La responsabilité du Réseau sera donc écartée en principe par la faute de la victime ; en principe seulement, car d'autres arrêts ont jugé que de laisser pendre sa main le long et en dehors du wagon ne constituait pas une imprudence, dès lors que le voyageur n'avancait pas témérairement sa main sur la voie (Pau, 11 déc. 1912, S. 1913-2-39). Ce qui ramènerait l'appréciation de la responsabilité à des cas d'espèce.

En tout cas, le Réseau pourra être exonéré si la portière a été fermée, non plus par un agent du chemin de fer, mais par un autre voyageur : la condamnation aux dommages-intérêts et dépens sera prononcée contre letiers en tenant compte cependant de l'imprudence du voyageur (Justice de Paix, Paris, 8^e arrondissement, 22 décembre 1932. — *La Loi*, 15 avril 1933).

Deux autres cas d'irresponsabilité du Chemin de fer peuvent encore être signalés :

— lorsqu'une voyageuse se luxe une épaule en voulant ouvrir une portière difficile à manœuvrer, car elle pouvait accéder au wagon par une autre portière ou demander aux agents de l'ouvrir (1) ;

— lorsque invoquant la responsabilité de l'article 1147, une voyageuse qui s'était déclassée n'a pu établir de ce fait que l'accident s'était produit au cours de l'exécution du transport, puisque le déclassement avait vicié le prétendu contrat (Tribunal Civil, Saumur, 28 février 1929, *G. P.* 1929-2-28).

§ 5. — *Montée en marche.*

La montée aussi bien que la descente en marche étant interdites par l'article 78 du décret de 1917, la responsabilité du Chemin de fer ne saurait être retenue ; en pareil cas, la victime est même passible d'une contravention, ainsi que nous l'avons vu lors de l'étude des obligations du voyageur (2).

(1) Trib. Comm. de Tarascon, 10 janvier 1936.

(2) Trib. Civ. de la Seine (1^{re} ch.), 1^{er} mai 1936 (Cas d'une voyageuse blessée en saisissant la poignée d'une portière de train en marche, parce que, vu l'affluence des voyageurs sur le quai, elle voulait se dépêcher de prendre une place). — Cour Paris, 25 février 1936. — Cour Paris, 2 juillet 1936.

La jurisprudence ne peut donc qu'affirmer ce principe.

La responsabilité du Réseau ne pourrait même pas être engagée si un voyageur avait trouvé ouverte la porte d'accès au quai, et n'avait pas été empêché par un employé de monter à contre-voie, car ce fait, selon le Tribunal de Commerce de la Seine (Chambre des vacations, 10 juillet 1936, et le Tribunal de Commerce de la Seine (12 janvier 1938), ne dispensait pas le voyageur de l'obligation que chacun possède de veiller à sa propre sécurité.

Néanmoins, la responsabilité du chemin de fer pourra être recherchée lorsque les voyageurs auront été induits en erreur par une fausse manœuvre. Elle sera même entière selon la Cour de Lyon (1), tandis que pour la Cour de Paris (2), il n'y aura lieu qu'à une responsabilité partagée car, dit-elle, si les agents de la gare avaient eu le tort de donner le signal du départ, alors que deux portières étaient encore ouvertes, dont celle par laquelle avait tenté de remonter la voyageuse, il n'y en avait pas moins eu faute de cette dernière.

§ 6. — *Personnes tombées sur la voie.*

C'est une question de fait de savoir si le voyageur a pu tomber sur la voie parce que les portières avaient été mal fermées par les employés lors du départ du train de la dernière gare d'arrêt ou si, et c'est ce qui se passe surtout pour les enfants, la portière n'a pas été ouverte en cours de route. Cette distinction est importante, car s'il est prouvé par témoins qu'il y a eu imprudence de la victime, le Réseau se verra déclarer irresponsable de l'accident (3).

La jurisprudence est d'ailleurs très sévère pour les chutes d'enfants car non seulement elle oblige les parents à veiller à ce qu'ils ne jouent avec les appareils de fermeture des portières (4), mais elle décide même encore dans

(1) 11 mars 1926. *La Loi* du 19 février 1927, Somm.

(2) 5^e Ch. : 10 novembre 1936.

(1) Trib. Civ. Seine, 5 juillet 1929.

(2) Trib. Civ. Grenoble, 24 février 1925.

ces cas que l'accident est dû selon toutes présomptions à l'imprudence de la victime (Tribunal Civil de la Seine, 10 décembre 1934, confirmé par la Cour de Paris, 10 décembre 1936).

Alors donc qu'en 1919, la Cour de Cassation posait qu'en principe le Réseau est responsable de tout accident survenu au voyageur, dût-il même résulter d'une maladresse ou d'un suicide, s'il ne pouvait établir que l'accident était dû uniquement au fait du voyageur (1), la jurisprudence la plus récente impose aujourd'hui au voyageur l'obligation de veiller à sa sécurité et à celle de sa famille. Ceci rend donc inutiles les décisions prises par certains tribunaux qui pour combattre la Cour suprême exonéraient le chemin de fer lorsque l'accident était survenu, non pas à une portière située du côté réservé au service des voyageurs, mais à une de celles situées du côté de l'entre-voie (Bordeaux, 8 mai 1911. *D. P.* 1914-2-70).

Notons même un jugement significatif de la jurisprudence moderne qui pour consacrer l'irresponsabilité du Réseau déclare qu'il n'est pas au pouvoir des agents de chemins de fer d'empêcher les voyageurs d'ouvrir les portières qui sont nécessairement à leur disposition pendant la marche des trains et dont la fermeture à clef constituerait le Chemin de fer en faute en cas d'incendie (Tribunal Civil d'Orthez, 9 juin 1933, n. p.).

Par contre, il est toujours évident que, conformément au principe de droit commun, si une faute peut être relevée à la charge du chemin de fer, il y aura toujours lieu d'apprécier sa responsabilité qui pourra être ou entière ou partagée suivant que l'accident est dû ou non en partie à la faute du voyageur (2).

D'autre part, signalons que toute personne qui serait tombée sur la voie non plus à cause d'une portière mal

(1) Req. 12 avril 1918. *G. P.* 1918-1919, I, 232.

(2) En ce sens, deux décisions rendues à la suite de chutes de voyageurs survenues dans le Métropolitain et ayant eu pour cause un trop grand nombre de personnes et une portière non fermée. Cas. Req. 13 avril 1923. *B. T.* 1923, 69 ; Cour Paris, 3 juin 1926. *G. P.* 27 août 1926.

fermée mais parce qu'elle serait restée sur le marchepied extérieur d'un wagon, contrevenant ainsi à l'article 78 du décret de 1917, devra garder à sa charge les suites dommageables de son imprudence (Cour Paris (5^e Ch.), 18 avril 1929, *G. P.* 22 juin 1929).

§ 7. — *Accidents survenant à l'intérieur des voitures.*

Ces accidents peuvent être de plusieurs sortes : s'ils résultent de réactions d'attelages, ou du fait que les soufflets d'intercommunication se sont relevés par suite d'arrêts trop brusques, la responsabilité contractuelle jouera pour défectuosité de matériel.

Un autre accident fréquent est celui du voyageur blessé par des éclats de verre provenant d'une glace brisée. Le voyageur sera dédommagé s'il n'a pas commis de maladresse. Si ses blessures sont dues au fait d'un tiers (la glace ayant été cassée par un autre voyageur), il ne pourra pas se retourner contre le chemin de fer, dont la responsabilité aura été dégagée, mais contre le tiers lui-même qu'il devra assigner en dommages-intérêts (1).

Le chemin de fer sera aussi irresponsable si le voyageur a été blessé par la chute d'une barre de fer déposée dans le compartiment par un autre voyageur (Tribunal Commerce Seine, 28 décembre 1932, *G. P.* 7 février 1933 confirmé par Cour de Paris : 26 avril 1934).

§ 8. — *Croisement des trains.*

Des blessures peuvent être occasionnées au voyageur lors d'un croisement de trains, soit par des objets dépassant le gabarit du train croiseur, soit par des choses qui ont été jetées de ce train. Dans le premier cas la responsabilité du Chemin de fer est présumée. Elle sera même réelle lorsque le croisement aurait pu se faire sans accrochage (Cour Rennes, 21 mai 1937, *S.* 1937-2-213).

(1) Trib. Comm. Poitiers, 11 mars 1935. Trib. Civ. Seine, 2 décembre 1925 (*G. P.* 1926-1-285).

Dans le deuxième cas, c'est le fait d'un tiers.

Toutefois le plus souvent l'accident sera dû à une imprudence du voyageur qui se sera penché exagérément à la portière et qui aura contrevenu ainsi aux prescriptions du décret de 1917 :

Cour Paris (5^e Ch.), 14 mai 1937.

Cour Paris (5^e Ch.), 1^{er} avril 1936.

Trib. Civ. Orthez, 21 octobre 1935.

Trib. Civ. Blois, 31 janvier 1936.

§ 9. — *Attentat.*

C'est à ce sujet que s'est posée l'importante question du fait du tiers ; nous avons dit ce que nous en pensions. Aussi allons-nous nous contenter ici d'énumérer quelles ont été les dernières solutions de la jurisprudence.

D'après le Tribunal Civil de la Seine (1^{re} Ch.), 31 octobre 1930 (1), « le fait par un individu de monter sans billet dans un train et de tirer des coups de revolver sur un voyageur constitue pour le réseau une cause étrangère qui ne saurait lui être imputable... Le contrôle a été organisé non pour assurer la sécurité des voyageurs, mais pour vérifier si ceux-ci ont un titre régulier de transport ».

On relève, dans le même sens :

— Req. 2 mars 1927. *G. P.* 1927-1-736 et *D. P.* 1927-1-121, note Mazeaud.

— Civ. 9 janvier 1929. *G. P.* 1929-1-245.

— Req. 1^{er} août 1929. *G. P.* 1929-2-680.

Ce dernier arrêt notamment approuve un arrêt de la Cour de Paris du 18 novembre 1927 en déclarant :

« Attendu que pour débouter X... de son action en dommages-intérêts contre la Compagnie à la suite de l'agression dont il avait été victime au cours d'un voyage qu'il effectuait sur le réseau de ladite compagnie, l'arrêt attaqué déclare que celle-ci n'a été empêchée d'amener le voyageur sain et sauf à destination que par le fait d'un tiers

(1) *La Loi*, 20 décembre 1930.

demeuré inconnu qui s'est livré à un attentat sur la personne de X... sous le tunnel de Vincennes et lui a occasionné des blessures ;

« Attendu que l'arrêt déclare, par une appréciation souveraine des circonstances de la cause et des témoignages reçus à l'enquête, que X... n'a pas établi que le tunnel n'était pas éclairé, qu'il en résulte que l'unique faute alléguée contre la compagnie n'est pas démontrée ;

« Attendu, dans ces conditions, qu'il est inutile de rechercher, comme le soutenait X..., s'il existait une relation de cause à effet entre le défaut d'éclairage allégué et l'agression commise sur sa personne ;

« D'où il suit que la décision qui a exonéré le transporteur de toute responsabilité est légalement justifiée et... »

(Conf. : Orléans, 21 mai 1924. *D. P.* 1925-2-28, note Roger. Riom, 31 octobre 1926. *G. P.* 1927-1-159.)

§ 10. — *Descente de wagon.*

Les voyageurs se doivent de respecter l'article 78 du décret de 1917 qui leur ordonne d'attendre l'arrêt complet du train pour descendre de voiture. Si donc le voyageur est victime d'un accident pour avoir contrevenu aux prescriptions, non seulement la responsabilité du chemin de fer ne saurait être retenue, mais il est même passible d'une contravention.

Nous ne pourrions citer tous les arrêts rendus en ce sens et qui mettent tous l'accident à la charge exclusive du voyageur, notons néanmoins :

— Tribunal Civil de Quimper, 8 mars 1937 : « Quelles que soient les raisons qui aient pu amener un voyageur à descendre d'un train après sa mise en marche, la faute lourde commise ainsi par le voyageur exonère le Réseau de la présomption de responsabilité que sa qualité de transporteur fait peser sur lui. »

— Tribunal de Commerce de la Seine, 10 mars 1937 : « La faute du voyageur ne saurait être excusée par la trop faible durée des arrêts qui aurait expliqué sa hâte à descendre de voiture. »

— Cour de Paris (5^e Ch.), 28 janvier 1938 : « Irresponsabilité du Réseau lorsqu'un voyageur ayant laissé passer la gare où il se rendait tente de descendre en marche et se blesse. »

— Cour de Paris (5^e Ch.), 17 décembre 1935 : « Le fait de descendre après le signal de départ et lorsque le train démarre constitue à la fois une infraction au décret du 11 novembre 1917 et une imprudence grave assimilable à la cause étrangère prévue par l'article 1147 C. C. Cette imprudence exonère totalement le transporteur des conséquences de l'obligation absolue de sécurité tacitement assumée par lui lors de la délivrance du titre de transport. » (*G. P.* 1926-1-249.)

— Cour de Paris (5^e Ch.), 20 mars 1937 : « Les secousses qui se produisent surtout lors des arrêts des trains composés de wagons d'ancien modèle sont inévitables. Il appartient au voyageur jusqu'à immobilisation complète des voitures de s'assurer des points d'appui suffisants. En ne prenant pas cette précaution il commet une faute exonérant le chemin de fer. »

Remarquons toutefois deux arrêts qui dans des circonstances particulières ont admis la responsabilité du chemin de fer :

Le premier (1), rendu à la suite d'un accident occasionné par un saut précipité hors du wagon d'un voyageur effrayé par un court circuit, déclare :

« Le voyageur qui, devant l'apparition soudaine de flammes et une explosion saute hors du wagon cède à un mouvement instinctif inspiré par un légitime souci de sa propre sécurité. On ne peut donc lui reprocher une imprudence qui seule serait susceptible d'exonérer le chemin de fer de son obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination. »

Le second arrêt (2) a également décidé que ne commettait pas d'imprudence le voyageur qui sautait d'un véhicule emballé et emporté par son poids dans une pente rapide

(1) Cour de Paris, 30 octobre 1931, *G. P.* 10 décembre 1931.

(2) Cour Montpellier, 4 juin 1935, *G. P.* 13 octobre 1935.

et sinueuse où tout faisait prévoir un danger mortel et imminent. « Ce mouvement instinctif de défense qui a conduit le voyageur à sauter sur le sol ne peut lui être reproché comme une faute caractérisée à laquelle ses blessures mortelles seraient imputables. »

Nous avons étudié jusqu'ici la descente en marche ; il nous faut maintenant envisager les accidents susceptibles de se produire à une descente de wagon bien que le train soit complètement arrêté.

Au cas où l'arrêt a été obtenu en dehors d'un quai ou au-dessus d'une dénivellation du quai, telle une plaque tournante, le personnel du train doit veiller en ce point dangereux à la sécurité du voyageur. Celle-ci pourra être suffisamment assurée par les avertissements des agents et un bon éclairage des lieux.

Si ces mesures ne sont pas prises, le Réseau sera responsable (Trib. Com. Seine, 17 décembre 1936. *G. P.*, 23 février 1937). Toutefois un éclairage réglementaire, quoique médiocre, suffira à dégager la responsabilité du Réseau et à laisser retomber la charge de l'accident sur la seule faute de la victime, qui aurait dû prendre les précautions nécessaires pour descendre (1) ou aboutira tout au moins à un partage de responsabilité (2).

D'autre part, rappelons que c'est à ce sujet qu'ont été rendus les deux arrêts de la Cour d'Appel de Rouen et de la Cour d'Amiens que nous avons déjà étudiés et qui décident :

« Aucune disposition légale ou réglementaire n'impose la construction de quais de longueur telle que toutes les voitures d'un train, à l'arrêt, puissent faire face.

« Le fait de descendre d'un train étant essentiellement personnel au voyageur n'est pas susceptible de se rattacher à l'exécution du contrat de transport. Il n'existe donc pas, en cas d'accident, de présomption de responsabilité contre le Chemin de fer. »

(1) Trib. Comm. Seine, 10 mars 1937.

(2) Cour Besançon, 23 novembre 1934, *G. P.* 14 octobre 1935.

Enfin il ne faut pas oublier que le plus souvent c'est à propos des descentes de wagon que joue la nouvelle obligation de sécurité du voyageur : le chemin de fer ne saurait donc depuis cette tendance jurisprudentielle être responsable de la chute que pourrait faire le voyageur sur des matières grasses (Cour Grenoble, 10 janvier 1938), ou sur un escalier rendu glissant par le verglas (Cas. Req. 10 novembre 1936. *R. H. D.* 1937, p. 34 etc...),

En conclusion de ces solutions pratiques des divers cas les plus courants d'accidents, nous pouvons dire qu'il se dégage l'idée suivante : la responsabilité contractuelle conformément au grand principe posé en 1911, est généralement retenue. Seulement du fait que l'accident est individuel, l'attitude du voyageur sera plus sévèrement appréciée par les juges qui examineront si celui-ci n'a pas commis d'imprudence ou violé quelque disposition réglementaire, ce qui pourra atténuer ou écarter en ce cas la responsabilité du chemin de fer s'il n'a commis lui-même aucune faute.

Nous avons pu d'ailleurs remarquer qu'il en était souvent ainsi et que dans ce domaine, du moins, l'obligation absolue de sécurité voyait son champ d'application extrêmement réduit.

Cela permet donc d'affirmer que, conformément à ce que nous avons proposé, il serait illogique de poser une présomption légale de responsabilité du chemin de fer si on ne mettait à part tous ces accidents où le voyageur joue un rôle actif et pour lesquels les tribunaux reconnaissent eux-mêmes le plus souvent qu'ils sont dus à la faute exclusive de la victime.

Sous-section 7. — L'ATTRIBUTION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.

La procédure que nous avons vu s'engager et aboutir aux décisions énumérées précédemment aura aussi une autre conséquence : l'attribution des dommages-intérêts.

§ 1. — *Calcul de l'indemnité.*

L'indemnité sera calculée suivant la règle posée par l'article 1150 du Code Civil, puisque la présomption de

responsabilité du Chemin de fer aura généralement été retenue. Elle sera celle que l'on a pu prévoir ou qui était prévisible au moment de la formation du contrat. Mais ici encore l'article 1150 ne recevra pas une application *ad litteram* (1).

C'est le juge qui évaluera subjectivement après l'accident, suivant les circonstances et la qualité du voyageur, l'importance du dommage causé (2).

Le chemin de fer répondra de toutes les conséquences directes et immédiates de l'accident et le seul rôle de l'article 1150 sera de permettre d'apprécier plus sévèrement ce qui est la suite immédiate du fait dommageable.

Il y a donc une distinction à opérer avec l'étendue de la réparation poursuivie d'après l'article 1382 puisque d'après cet article l'indemnité doit être égale à l'intégralité du préjudice causé. Mais celle-ci étant limitée elle-même par la théorie du dommage direct, la différence sera bien minime. « Avec la conception délictuelle, la responsabilité englobera nécessairement tous les dommages prévus ou non ; avec la conception contractuelle, le chiffre des dommages-intérêts pourra être modéré à raison du caractère imprévu d'un chef du préjudice réalisé (3). »

Les éléments d'appréciation du préjudice sont d'ailleurs les mêmes que la responsabilité soit délictuelle ou contractuelle. L'évaluation du dommage est faite par les tribunaux d'après l'état de la victime au moment où ils rendent leur décision (Cass. Crim. 9 décembre 1937. *G. P.* 14 janvier 1938).

Quant au montant de l'indemnité, il est calculé en fonction, déclare M. Calot (4), de la situation matérielle de la victime.

Il faut rechercher la situation de famille, le gain que réalisait la victime avant l'accident, la privation partielle ou totale, temporaire ou permanente de ces gains, son âge, et par suite le temps moyen à envisager pendant lequel elle aurait encore dû

(1) Voir *supra* les dommages-intérêts en matière de retard.

(2) Angers, 13 mai 1929. *D. P.* 1929-2-161.

(3) JOSSERAND, *op. cit.*, p. 945.

(4) CALOT, *op. cit.*, p. 265.

travailler à plein rendement, son état de santé ultérieur qui peut influencer singulièrement sur la diminution de production de son travail. Enfin, il y a lieu de tenir compte des charges que la victime laisse ou qu'elle doit encore assumer.

A ces divers chefs de préjudices concernant le dommage exclusivement matériel, la jurisprudence a coutume d'ajouter le préjudice moral (1), c'est-à-dire lorsqu'il s'agit d'accident mortel, une indemnité basée sur l'intérêt d'affection pour perte de la personne disparue eu égard bien entendu au degré de parenté, lorsqu'il s'agit de blessures, une indemnité pour dépréciation physique et compensation de souffrances éprouvées, ce que l'on a coutume d'appeler le *pretium doloris*.

On a même ajouté ces derniers temps un préjudice esthétique dans le cas d'une jeune fille de 18 ans dont les jambes cassées à la suite d'un accident étaient restées incurvées (Trib. Civ. Colmar, 23 décembre 1930), ou lorsque le fait dommageable avait consisté dans une large aurification des dents et une asymétrie de la mâchoire (Trib. Civ. Colmar, 28 janvier 1931).

La réparation, quoique toujours pécuniaire, peut néanmoins revêtir les formes les plus diverses, car il appartient au juge de décider dans chaque espèce « suivant les circonstances de la cause, quel est le mode d'allocation le plus opportun, le plus approprié à la réparation du dommage et à la situation des demandeurs. Elle peut consister dans le paiement immédiat d'une somme fixe aussi bien que dans un versement périodique se continuant tant que subsistera le préjudice » (2).

Le jugement qui fixe le montant de l'indemnité est en général définitif (3), à moins qu'il ne survienne un chef nouveau d'indemnité, que l'état du blessé par exemple se soit aggravé de façon anormale.

Ainsi, la jurisprudence reconnaît valable une demande

(1) La question du préjudice moral est néanmoins controversée en doctrine. Voir à ce sujet : PLANIOL, RIPERT, ESMEIN, *op. cit.*, t. II, n° 857. — JOSSERAND, n° 906. — VASILIU, *op. cit.*, p. 169.

(2) VANSTEENBERGHE, *op. cit.*, p. 538.

(3) Rien n'empêcherait cependant qu'on lui donne un caractère provisoire qu'on alloue une indemnité annuelle pendant un temps déterminé après lequel il sera fait droit (Cour de Dijon, 5 mai 1933, G. P. 25 juillet 1933).

nouvelle d'indemnité, s'il s'agit d'un dommage inconnu au jour du jugement et dont la manifestation ne s'est produite que par la suite (Cour de Douai, 3 mai 1932. *La loi* du 7 septembre 1932), ou lorsque les lésions constitutives d'aggravation tout en existant au moment de la première instance n'avaient pu être prises en considération parce qu'elles n'étaient alors ni contrôlables ni perceptibles, à l'aide des moyens habituels d'investigation (Cour Grenoble, 20 janvier 1936, *R. H. D.* 1936-154).

Par contre, ne saurait être admise une demande en majoration d'une rente en raison de l'augmentation du coût de la vie, car il n'y a aucun rapport de causalité entre l'accident et l'accroissement du coût de la vie et que la théorie de l'imprévision est inapplicable en droit civil (Trib. Civ. Seine, 1^{re} Ch., 19 janvier 1934).

§ 2. — *Cumul des Indemnités.*

Lors de l'attribution de l'indemnité une question délicate peut parfois se poser. Nous avons dit qu'en vertu de l'article 1382 la réparation devait être intégrale tandis qu'en vertu de l'article 1150 elle ne pouvait être que celle qui avait pu être prévue. Mais pour tous deux une chose est certaine, c'est que l'indemnité ne peut être supérieure au préjudice causé.

La position de ce dernier principe nous conduit alors à examiner la question de savoir si une indemnité, allouée pour réparation d'un préjudice causé, ne peut se cumuler avec d'autres droits qui joueront en faveur de la victime du moment que l'accident s'est produit.

Le voyageur blessé s'était assuré contre les accidents. Peut-il toucher l'indemnité d'assurances et celle que lui doit le Chemin de fer responsable de l'accident ? Le voyageur avait signé une assurance-vie, il se trouve victime d'un accident mortel, ses enfants peuvent-ils non seulement toucher le capital qui avait été assuré par leur père, mais tenter aussi une action en dommages-intérêts contre le Réseau ?

Ne peut-on dire dans ces cas qu'il y a cumul d'indemni-

tés et par conséquent réparation supérieure au préjudice causé ?

Il est d'abord hors de doute que si la personne lésée n'a pas été complètement indemnisée par l'assurance, elle a droit à un recours, pour l'excédent, contre le transporteur ; mais de l'avis de M. Morel (1), auquel nous nous rallions, l'assuré peut aussi cumuler et l'indemnité d'assurance et l'indemnité que sera condamné à lui payer le Chemin de fer en réparation du préjudice qu'il a subi.

En effet, en premier lieu, suivant l'article 1165 du Code Civil, les contrats ne peuvent profiter au tiers. Or le contrat passé entre la Compagnie d'assurances et la victime est *res inter alios acta* pour le Chemin de fer. D'autre part et surtout, il est inexact de dire que la victime sera indemnisée deux fois, si elle est admise à cumuler le bénéfice de l'assurance et l'indemnité payée par l'auteur du dommage. La somme payée par la Compagnie d'assurances n'a pas le caractère d'une indemnité ayant pour objet de réparer le préjudice, elle est payée en vertu du contrat d'assurances et a sa cause, peut-on dire, dans le contrat d'assurances ; elle est l'équivalent, la contre-partie des primes versée par l'assuré. Par conséquent, la somme versée par la Compagnie d'assurances et celle qui sera versée par l'auteur de l'accident sont reçues par la victime à deux titres différents et celle-ci doit être admise à les cumuler ». Enfin ce serait une singulière façon d'encourager l'assurance, acte de prévoyance entre tous, si elle devait se retourner contre l'assuré (la victime recevrait bien en effet la somme à laquelle elle a droit, mais il faudrait en déduire les primes payées).

Cette solution est implicitement confirmée par la loi de 1930 sur le contrat d'assurances, qui refuse toute subrogation dans les droits de la victime contre l'auteur du dommage. C'est donc une preuve que la victime a une action contre celui-ci. Mais, pourrait-on alors se demander, si le voyageur a bien droit à l'indemnité d'assurance et aux dommages-intérêts, et si l'assureur ne peut être subrogé même conventionnellement dans les droits de la victime,

(1) *Cours*, 2^e année, p. 516.

celui-ci ne pourrait-il du moins recourir contre le Chemin de fer en vertu de l'article 1382 puisque, démontrerait-il, l'accident lui a causé un dommage en l'obligeant à verser une indemnité à l'assuré ?

La cour de Cassation a rejeté cette possibilité, avec raison, dans un arrêt du 6 janvier 1915 (1), qui a été confirmé par la suite.

L'obligation où s'est trouvé l'assureur de payer la somme assurée n'est en effet que la mise en œuvre du contrat. Il ne peut invoquer un préjudice puisque la Compagnie est couverte contre ce risque par les primes que lui versent tous les assurés exposés au même risque et que c'est le jeu même de l'assurance que de créer un fonds de primes, calculé de telle manière que celui-ci doive suffire à couvrir l'assureur contre les risques qui se produiront dans l'année.

Mais si le cumul est possible pour l'assuré, en est-il de même dans le cas où le dommage causé au voyageur victime d'accident ouvre à son profit un droit à pension ? c'est la situation par exemple des fonctionnaires obligés de cesser leur service à la suite d'un accident et qui peuvent recevoir à ce titre une pension d'invalidité.

Il faut d'abord mettre à part le cas de l'ouvrier victime d'un accident de transport, à la condition bien entendu que le voyage au cours duquel il a été blessé ait été réalisé à l'occasion de son travail, car pour lui la question ne se pose pas : sa situation se trouve réglée par l'article 7 de la loi de 1898 qui prohibe le cumul des indemnités. L'ouvrier aura le droit d'agir contre le Chemin de fer, puisque cette indemnité sera certainement supérieure à celle que lui alloue la loi de 1898 qui la fixe objectivement, mais l'indemnité qui sera payée par le Chemin de fer exonérera d'autant le patron.

Cette réserve faite, que se produira-t-il pour le fonctionnaire, le militaire, l'employé de chemins de fer qui ont droit à une retraite ou à une pension ?

Il est d'abord un point sur lequel tout le monde est d'ac-

(1) *D.* 1918-1-57.

cord : si la pension est insuffisante à réparer la totalité du préjudice, le fonctionnaire conserve le droit de poursuivre le réseau pour le surplus.

Par contre, sur la question du cumul, personne n'est plus du même avis : non seulement la doctrine, mais même la Cour de Cassation qui voit la Chambre Civile et la Chambre Criminelle juger différemment.

La Chambre Civile n'admet pas que les deux indemnités puissent se cumuler (1), en revanche elle décide que l'administration a un recours contre le tiers, à raison du dommage que lui a causé l'accident et qui l'oblige à payer une pension (2).

La Chambre Criminelle admet le cumul au profit du fonctionnaire (3) et repousse le recours de l'Administration contre le tiers responsable (4).

M. Ripert et Capitant partagent ce dernier point de vue. Pour eux, de même que lors de l'assurance, le droit à pension et le droit à indemnité découlent de deux causes différentes. L'auteur du dommage doit une indemnité en vertu du fait dommageable qu'il a causé, l'administration doit une pension à son agent soit en vertu de la loi soit en vertu du contrat qui les unit. Mais M. Morel fait remarquer qu'alors que l'assurance est contractée volontairement, et qu'il ne faut pas que son acte de prévoyance se retourne contre lui, le fonctionnaire est obligé de subir des retenues en vue de constituer sa retraite. D'autre part, la pension peut présenter un caractère indemnitaire : elle peut ne correspondre à aucune retenue, c'est le cas du soldat, et même s'il y a retenue, la pension ne correspond pas à ce chiffre, car la part contributive de l'Administration est de beaucoup la plus forte. Ce dernier point de vue explique aussi pourquoi l'Administration, obligée du fait de l'accident à payer une pen-

(1) Civ. 14 mai 1923. *D.* 1923-1-127, note Ripert.

(2) Civ. 14 janvier 1924. *D.* 1925-1-96.

(3) Crim. 23 octobre 1931, *S.* 1932-1-194.

(4) Crim. 21 novembre 1932. *D.* 1932-1-153 ; Crim. 28 juillet 1933, *D. H.* 1933-511.

sion, subit un préjudice, et a le droit de se retourner contre l'auteur de ce préjudice.

Quoi qu'il en soit de cette discussion juridique, constatons, en conclusion, que la Chambre civile décide, précisément en matière d'accidents de chemins de fer, que dans la mesure de la pension accordée à un militaire, le préjudice a disparu, et que la victime ne peut plus en demander réparation au Réseau qui n'a pas exécuté son obligation de sécurité, le cumul n'étant pas possible entre la loi du 31 mars 1919 et les dommages-intérêts dus par l'auteur du préjudice (1).

Quant à la Chambre Criminelle elle décide que la veuve d'un agent du chemin de fer a droit à la pension et à l'indemnité de droit commun car, dit-elle, « celles-ci proviennent de deux causes différentes : la pension dérive d'une convention entre employé et employeur, l'indemnité d'un délit, et que, d'autre part, l'objet de ces deux obligations n'est pas le même : l'une tend à réparer un préjudice, tandis que l'autre est due par l'employeur, d'après un barème établi et en suite de versements de l'employé (Cass. Crim., 23 octobre 1931, *G. P.* 7 déc. 1931).

Cette dernière décision a été confirmée dans un cas analogue par le Tribunal Civil de Colmar le 22 juin 1922 (2), tandis que la même idée était appliquée par la Cour de Caen le 5 juillet 1933 (*G. P.* 9 novembre 1933), pour un militaire blessé en service.

§ 3. — *Des clauses d'irresponsabilité.*

Avant de terminer l'étude des dommages-intérêts, s'il nous faut dire que, bien entendu, l'appréciation d'une faute de la victime est susceptible d'amener une indemnité moindre (3), il nous faut ajouter par contre que les clauses d'irresponsabilité ne joueront aucun rôle pour la bonne raison qu'en matière de chemins de fer elles n'existent pas.

Il peut cependant être intéressant de se demander si

(1) Cass. Civ. 2 janvier 1924. *D. H.* 1924-106.

(2) *Gaz. Trib.* 27 novembre 1932.

(3) Voir Thèse MARGUERITE HALLER, *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation.*

juridiquement la validité d'une telle clause pourrait être reconnue.

Pour nous l'objet de la clause consistant en une irresponsabilité complète ou en une responsabilité atténuée du Chemin de fer, au cas où le voyageur serait accidenté, il nous semble qu'une telle convention faite à l'avance doive être considérée comme illicite.

En effet, bien que certains auteurs aient considéré qu'une telle clause de non-garantie ne faisait que viser les conséquences de l'accident et consistait uniquement en un renoncement anticipé aux dommages-intérêts, nous estimons que s'il y a des cas où une clause d'irresponsabilité peut être admise, et ce serait les cas même où le cumul n'est pas possible, il ne peut en être de même ici, où l'obligation dont on admet la possibilité d'inexécution est non pas celle de verser des dommages-intérêts mais bien de porter atteinte à la vie du voyageur. Or la vie ou la santé d'une personne physique est en dehors du domaine des conventions. De telles clauses seraient contraires à l'ordre public.

Par contre, l'accident une fois survenu, rien ne peut empêcher le voyageur d'accepter une indemnité réduite ou même de reconnaître qu'il est le seul responsable.

Une telle reconnaissance est parfaitement valable (Trib. Civ. Orthez, 10 février 1933. Cour Dijon, 19 avril 1932), à la condition toutefois, a précisé la Cour de Lyon (21 juin 1935), que cette signature n'ait pas été donnée par le voyageur, alors qu'il était encore en état d'inconscience.

CHAPITRE IV

DES DISPOSITIONS PRISES POUR AMÉLIORER LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

LE PROBLÈME DE LA SÉCURITÉ

Nous ne pourrions clore une étude sur la responsabilité dans le transport des voyageurs sans traiter, du moins brièvement, des dispositions prises pour améliorer ce transport.

Après l'étude des maux et de leurs conséquences, il convient d'envisager les remèdes.

SECTION I. — Réglementation de la Sécurité. Statistiques.

La sécurité sur les chemins de fer est une question dont les Pouvoirs Publics ne sauraient se désintéresser.

En premier lieu le Ministre des Travaux Publics y veille en tout temps en exerçant son action par l'intermédiaire du Contrôle (directeurs, ingénieurs en chef, sous-ingénieurs et conducteurs, inspecteurs du Contrôle).

D'autre part le législateur a édicté des règles générales qui sont complétées par des décrets du Président de la République et des arrêtés ministériels.

Les règles fondamentales élaborées par les Pouvoirs Publics pour assurer la sécurité sur les chemins de fer sont contenues dans la loi du 15 juillet 1845 et le décret du 11 novembre 1917. Seulement les lois, décrets et arrêtés ne peuvent prévoir dans leurs détails toutes les mesures complexes à prendre pour réglementer l'exploitation des chemins de fer. Aussi ce sont précisément les mesures techniques prises par les Réseaux eux-mêmes pour assurer la sécurité des voyageurs et limiter ainsi, sinon anéantir, leur responsabilité que nous voudrions analyser.

Nous abandonnons, pour ainsi dire, la sécurité juridique

du voyageur pour nous consacrer à sa sécurité matérielle, problème des plus intéressants et des plus modernes et qui a encore fait l'objet à la Chambre des Députés d'une interpellation de M. Petrus Faure à la séance du 7 décembre 1937 (*Journal officiel*, Débats Parlementaires, 8 décembre 1937, p. 2749).

Nous savons que de gros efforts ont été faits pour assurer la plus grande sûreté au transport par chemins de fer. Les chiffres sont d'ailleurs éloquentes.

Voici en effet ceux communiqués dans le rapport sur l'évolution des Grands réseaux de Chemins de fer présenté le 25 mai 1936 par M. Chautemps, Ministre des Travaux Publics, à M. Sarraut, président du Conseil des Ministres :

Années	Voyageurs		tués par	blessés
	tués	blessés	million de voy. km.	
1928	25	276	0,0009	0,0102
1929	0	46	0	0,0016
1930	35	161	0,0011	0,0055
1931	9	69	0,0003	0,0023
1932	26	108	0,0014	0,0058
1933	249	389	0,0101	0,0158
1934	16	118	0,0007	0,0051
1935	7	49	0,0003	0,0274

Ces statistiques montrent que malgré l'augmentation de la vitesse des trains, le nombre des accidents mortels est infiniment réduit si l'on songe au nombre considérable de voyageurs transportés (1).

Elles établissent en outre la supériorité, quant à la sécurité, du chemin de fer sur tout autre mode de transport.

En effet, on note dans le transport automobile (2) :

en 1928 : 2.941 tués, en 1929 : 3.717 tués

en 1930 : 4.061 tués, en 1931 : 4.145 tués

tandis que par 10 millions d'occupants kilométriques, nous relevons, pour les dernières années, les rapports suivants quant au nombre d'occupants tués (3) :

(1) Voir chapitre préliminaire.

(2) Chiffres extraits de l'*Agenda Dunod* : les Chemins de fer.

(3) Chiffres extraits de l'*Etude sur la sécurité* par M. LE BESNERAIS, citation *infra*.

avion 0,8,
 auto 0,2,
 bateau 0,015,
 chemin de fer 0,003 (1),

Cependant les accidents existent encore et il convient de les réduire à tout prix au nombre le plus infime pour éviter que malgré leur rareté ils ne viennent, lorsqu'ils se produisent, revêtir dans l'esprit du public le caractère de véritables catastrophes.

C'est le problème de la sécurité idéale et parfaite que nous voudrions essayer de poser en nous inspirant pour cela de l'étude remarquable qu'a faite à ce sujet M. Le Besnerais, Ingénieur en Chef du Réseau du Nord (2).

Sécurité, dit-il, veut dire : dangers possibles et moyens de les éviter. Il nous faut donc connaître ceux-là pour étudier ceux-ci.

Des statistiques données par le contrôle de l'Etat sur les accidents de trains survenus de 1924 à 1930 sur les grands chemins de fer français, il résulte que les causes les plus fréquentes d'accidents peuvent être réparties ainsi :

Causes matérielles :	voie	7 %
	matériel roulant	7 %
Causes exploitation :		
	insuffisance ou erreur de réglementation ou de la signalisation	9 %
Causes humaines :		
	fautes, erreurs, défaillances inattendues du personnel	77 %

Ce sont ces dangers qu'il faut prévenir.

Les problèmes que pose la sécurité sont donc de plusieurs sortes : problèmes matériels, problèmes de circulation, problèmes humains.

(1) Ces chiffres sont extraits de l'ouvrage de M. LE BESNERAIS cité *infra*.

(2) *Revue générale des Chemins de fer*, juin 1932, p. 509.

SECTION II. — Les problèmes posés par la sécurité.**§ 1. — Problèmes purement matériels.**

La direction des trains par les rails étant le caractère distinctif du chemin de fer, la première condition de la sécurité sera d'avoir une voie apte à supporter les poids considérables des convois modernes (80 t. pour un wagon chargé, 120 t. pour une locomotive) lancés à des vitesses de plus en plus grandes. Ceci peut être obtenu par le choix de matériaux de première qualité : ballast, traverses, rails, etc..., qui évitera les graves dangers pouvant résulter d'une déformation de la voie.

Quant au matériel roulant, dont la caractéristique est la résistance aux chocs, il doit être solide, et les conditions de sécurité une fois satisfaites, être confortable pour les voyageurs.

Jusqu'à la guerre le matériel « voyageurs » en service comportait une caisse de bois reposant sur un châssis d'acier. En cas de déraillement ou de collision, ces wagons étaient pulvérisés et les éclats de bois consécutifs au choc n'étaient pas sans causer un grand nombre de morts et de blessés.

Pour remédier à ce danger et pour supprimer d'autre part toutes chances d'incendie, les réseaux français ont décidé de ne plus construire que du matériel entièrement métallique. Ces voitures sont conçues aujourd'hui, sous forme de poutres englobant à la fois la caisse et le châssis et reposant sur deux boggies. Il est certain que ce nouveau matériel entraîne quelques désavantages. Ainsi pour un tonnage de 600 tonnes qui est celui des rames d'express actuellement en circulation sur le Nord, le matériel en bois offre 1.262 places, alors que le matériel métallique n'en offre que 852. Ce qui fait que pour transporter 5.000 voyageurs, il faut 6 rames métalliques au lieu de 4 rames en bois. C'est un encombrement supplémentaire des lignes à forte densité de circulation-voyageurs, et c'est une dépense de traction supplémentaire, inconvénients auxquels s'ajoute d'autre part la différence de prix du matériel : une

voiture métallique moderne coûte 600.000 fr. environ, prix supérieur de 25 % au prix d'une voiture de même type en bois. Cependant ce n'est certes pas payer trop cher l'accroissement de sécurité et de confort qu'elle procure, car ainsi que l'a déclaré M. Petrus Faure « les voyageurs ont le droit d'exiger, lorsqu'ils montent dans un train, que toutes les mesures soient prises pour protéger leur existence ».

Aussi quoi qu'il en soit des difficultés financières, la construction des wagons métalliques ne fait que s'accroître. A ce sujet il ressort du rapport présenté par M. Chautemps qu'il y avait en 1935 : 1.502 voitures métalliques en circulation sur les lignes de banlieue et 3.225 sur les grandes lignes. Ce qui fait, ajoutait ce texte, que si les constructions se poursuivent à la cadence actuelle, il sera possible en 1940 de constituer en voitures métalliques tous les rapides et express réguliers, ceci étant presque entièrement déjà réalisé aujourd'hui pour les trains de banlieue.

§ 2. — *Problèmes de circulation.*

Il n'est pas douteux que l'utilisation de la double voie, l'usage de graphiques grâce auxquels on peut établir les horaires des trains et éviter pratiquement tout accident s'ils sont suivis rigoureusement et le système du *dispatching* (c'est un agent unique qui suit et dirige à l'aide du téléphone la circulation de l'ensemble des trains sur une certaine section de ligne) ont été une cause certaine de l'amélioration des mouvements de trains. Cependant il faut encore empêcher que deux trains allant dans le même sens puissent se rattraper.

Des défaillances matérielles ou humaines toujours possibles, des intempéries, sont susceptibles d'occasionner des retards (1) et il importe de maintenir un espace suffisant entre les trains se succédant et animés de vitesses différentes.

(1) *Larousse mensuel*, 1932-1934. La signalisation, p. 678.

Optiques ou acoustiques, fixes ou mobiles, ce sera alors le rôle des signaux de donner aux agents les ordres et indications nécessaires pour réaliser la sécurité des trains (1).

Le sémaphore, le signal d'arrêt et le signal de ralentissement assureront le jeu de la règle fondamentale de la couverture des trains. Un train en marche est loin en effet de pouvoir s'arrêter instantanément : la distance d'arrêt nécessaire pour un train marchant à 120 km. à l'heure et muni de frein continu est estimée à 950 m. sur une voie en palier. Il est donc capital que le mécanicien soit averti à temps.

Quant à l'espacement des trains proprement dit, il peut être réalisé par deux méthodes : la protection par le temps et la protection par la distance.

Dans le régime de protection par le temps, chaque poste chargé d'assurer l'espacement doit arrêter les trains qui se présentent à moins de 10 minutes du train précédent.

Dans le régime de la protection par la distance, la ligne est divisée en un certain nombre de cantons AB, BC, CD, etc... A l'entrée de chacun de ces cantons est placé un sémaphore et l'usage de ces sémaphores est réglé de manière qu'il ne puisse pas y avoir plus d'un train dans un même canton. C'est le procédé du block-system. Sur les lignes à forte fréquentation munies du block, les signaux sont mis automatiquement à l'arrêt dès que la tête du train a franchi ce signal à l'ouverture par un appareil appelé pédale Aubine.

Les problèmes de la circulation font encore surgir de nouvelles questions : il ne suffit pas en effet que les trains se suivent sans se rencontrer, il faut aussi qu'aux croisements, ils ne se rencontrent pas : c'est le problème de la bifurcation, résolu par les signaux, l'enclanchement et le saut de mouton.

Enfin si le mécanicien est maître de sa vitesse, il ne

(1) La Signalisation, conférence de M. Breuillot, ingénieur, chef des signaux, *Exploitation P.-O.*, livre II.

l'est pas de sa direction, laquelle est assurée par le boudin des roues sur les rails, aussi convient-il en cas de déviation, de le prévenir de la position de l'aiguille, pour qu'il puisse ralentir, sinon il risque d'aborder trop vite la déviation et de dérailler.

§ 3. — *Problèmes humains.*

Etant donnés les progrès accomplis aujourd'hui dans le domaine matériel et technique, la sécurité est surtout à l'heure actuelle une question de soin dans l'exécution.

La principale cause des accidents et la plus difficile aussi malheureusement à éliminer est en effet l'erreur humaine.

C'est surtout là qu'il faut maintenant porter l'effort.

Des remèdes simples sont d'abord à envisager : un apprentissage soigné, une instruction poussée des cheminots, une sélection même, réalisée grâce à la psychotechnique et qui permettra d'éliminer ceux qui, intellectuellement, ne sont pas aptes à certains services. Mais d'autre part, il importe de protéger les agents contre leurs oublis ou leur négligence. Il ne suffit pas de chercher à éviter la faute, il faut encore la rendre, une fois réalisée, la moins grave possible : c'est le rôle des enclenchements et des signaux automatiques. Les mécaniciens seront aidés dans la surveillance des conditions de marche du train par l'indicateur de vitesse et l'appareil « flaman ». Grâce à celui-ci, le mécanicien peut réaliser une marche conforme à l'horaire qui lui a été prescrit et respecter les vitesses limites imposées en des points particuliers de sa route : déviations, chantiers, travaux, etc... En outre, l'examen détaillé des bandes permet de vérifier si le mécanicien a bien observé ces limitations de vitesse.

L'observation des signaux annonciateurs constitue aussi un point capital ; aussi dans les cas où pour un motif quelconque le mécanicien viendrait à franchir un signal à l'arrêt sans l'apercevoir, un appareil a été conçu pour attirer son attention : c'est le crocodile qui grâce à un dispositif spécial déclenche le sifflet de la machine aussitôt que le signal a été brûlé.

§ 4. — *Nouvelles réformes et réformes possibles à apporter dans le domaine de la sécurité.*

Avant de terminer le problème de la sécurité, il nous faut noter qu'une nouvelle signalisation, répondant aux vœux de nombreux techniciens, et dont les principes avaient été arrêtés dans le rapport sur l'évolution des chemins de fer français en 1934 présenté par M. Henri Roy, Ministre des Travaux Publics, le 22 mai 1935 à M. Flandin, président du Conseil des Ministres, a été expérimentée.

Elle ne peut par ses réformes qu'apporter une amélioration heureuse: elle substitue en effet le feu vert à l'ancien feu blanc de la voie libre qui pouvait se confondre aux abords des villes avec des lumières d'éclairage; ce qui a entraîné en conséquence l'adoption du jaune orange au lieu du vert pour le ralentissement, du blanc lunaire au lieu du violet pour la bifurcation, du violet au lieu du jaune orange pour la voie de manœuvre, le rouge restant toujours le signal de l'arrêt.

D'autre part on a diminué le nombre des signaux d'arrêt différé, modifié la signalisation des bifurcations et introduit le groupement de la combinaison des signaux, qui ne fera apparaître la nuit dans un groupe de signaux que les indications strictement utiles, en général la plus impérative. Enfin on a relevé la puissance des feux tandis que la signalisation lumineuse intégrale, le jour comme la nuit, va se généraliser.

Sans doute, conclut M. Jean Hesse (1), la réforme de la signalisation diminuera-t-elle encore les causes d'accidents, mais il est d'autres réformes qui seraient nécessaires. Il propose d'abord un meilleur éclairage des trains eux-mêmes: l'arrière pourrait être pourvu d'une signalisation rouge susceptible d'être vue sans difficulté par temps de brouillard à un minimum de 800 mètres, et l'avant, de deux faisceaux lumineux, l'un vertical, l'autre horizontal, dont le premier serait utilisé comme mesure

(1) *Larousse mensuel illustré*, 1932-1934, p. 679.

de sécurité supplémentaire : il attirerait plus particulièrement l'attention des automobilistes et des piétons à l'approche des passages à niveau. Il semble en outre qu'il faille préférer aux appareils à contact, tels que le crocodile qui peut ne pas fonctionner si le contact électrique entre la lame et la brosse placée sous la locomotive ne se produit pas, des appareils à induction à l'exemple de ceux utilisés en Allemagne et en Suisse.

Enfin, il souhaiterait l'extension de l'électrification des lignes à gros trafic (du moins partout où c'est possible, car il faut tenir compte des besoins de la défense nationale qui rend irréalisable la transformation de certaines lignes). Ainsi par le freinage plus rapide, puisque électrique, la sécurité serait plus grande, et presque complète, avec la généralisation des wagons métalliques.

CONCLUSION

Nous avons pu voir au cours de notre ouvrage combien vaste était le domaine de la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemins de fer, et quelle diversité de formes elle pouvait revêtir.

C'est le voyageur qui manque à ses devoirs et commet une infraction à la police des chemins de fer, c'est le train qui n'a pu arriver à l'heure réglementaire, c'est l'accident.

Nous ne pouvons que louer les efforts fournis par les Réseaux pour se développer, pour le plus grand bien de notre pays, tant au point de vue économique, touristique et social qu'au point de vue de la défense nationale.

Nous ne pouvons qu'admirer la régularité du transport offert. N'est-il pas en effet remarquable de constater qu'en 1931 (1), sur le Réseau du Nord pris en exemple, 84,5 % des trains rapides et express sont arrivés à l'heure exacte, les retards supérieurs à 5 minutes étant de moins de 9 %.

Cependant un devoir reste encore à remplir : la sécurité du voyageur.

Cette sécurité, avant d'être matérielle et l'objet des soins du Chemin de fer, doit être juridique.

A l'exemple de la Belgique (loi du 25 août 1891), de l'Allemagne (loi du 7 juin 1871), de la Hongrie (loi du 7 juillet 1874), de la Hollande (loi du 9 avril 1875), du Luxembourg (loi du 8 février 1908), de la Suisse (loi fédérale du 1^{er} juillet 1875), la France se doit de posséder une loi sur les transports ferroviaires. Ceux-ci ont pris trop d'importance pour que l'existence du contrat de transport et une réglementation claire de la responsabilité

(1) Dernière année citée dans l'étude de M. LE BESNERAIS, *op. cit.*

imposée aux Chemins de fer ne soient consacrées législativement.

Mais cette dernière, qui mettrait ainsi un terme aux discussions qui se produisent encore tous les jours quant à l'existence et à l'étendue de l'obligation contractuelle de sécurité et qui verrait sa naissance coïncider sensiblement avec celle de la nouvelle Société Nationale des Chemins de fer, devra être juste. Car si l'on veut que le service promis par les Réseaux soit bien exécuté, il importe de ménager ceux-ci, dont les difficultés financières sont déjà considérables.

Cet égard nous le réclamons, non pas parce que nous estimons que tout est parfait dans le domaine de la sécurité matérielle, mais parce qu'il faut tenir compte de la bonne volonté du Chemin de fer.

« Avez-vous réfléchi, en effet, fait remarquer M. Le Besnerais, à ce qu'il a fallu faire pour obtenir la sécurité dont vous jouissez, vous êtes-vous parfois rendu compte de la difficulté des problèmes qu'il a fallu résoudre, de l'ingéniosité qu'il a fallu pour trouver les solutions, du soin que tous les cheminots ont dû prendre pour les appliquer ? »

Or, il découle du chapitre que nous avons consacré au problème de la sécurité, que de nos jours le voyageur peut jouir d'une sécurité presque absolue et qui ne peut, grâce aux ressources incalculables de la science moderne, que s'améliorer.

Si bien que si nous n'allons pas jusqu'à dire avec un directeur d'une compagnie anglaise qu'une place dans un railway est l'endroit le plus sûr dont on puisse faire choix : *the safest place a man could choose*, nous nous associerons à M. Le Besnerais pour dire aux nombreux voyageurs dont la sévérité a été accrue par l'augmentation des tarifs et si critiques parce que français :

« Soyez exigeants, c'est votre droit, mais soyez équitables, c'est votre devoir. »

VU : *Le Président,*
R. MOREL.

VU : *Le Doyen,*
EDGARD ALLIX.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CH. ROUSSY.

BIBLIOGRAPHIE

- AMIAUD. *Cours de législation industrielle* professé à la Faculté de Droit de Paris, 3^e année, 1934-1935.
- AUBRY et RAU. *Cours de droit civil français*, 5^e édition.
- BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE. *Des contrats et des obligations conventionnelles en général*.
- BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, 2^e édition.
- BÉNARD. *De la responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer en matière d'accidents survenus aux voyageurs*, Thèse.
- BLOCH. La statistique des chemins de fer. *Revue politique et parlementaire*, 1928.
- CALOT. *Cours de droit commercial à l'usage des agents de chemins de fer*, 4^e édition et suppléments.
- CAMERLYNCK. De la responsabilité contractuelle en matière d'accidents de personnes. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1931, p. 83.
- CAPITANT. *Les grands arrêts de jurisprudence*.
- CAUWÈS. *Cours d'économie politique*, 3^e édition.
- CHAIX. *Indicateur officiel des chemins de fer*.
- CHÉRON. Examen doctrinal de la jurisprudence commerciale : contrat de transport. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1930, p. 427.
- COLIN et CAPITANT. *Cours élémentaire de droit civil français*, t. II.
- COLSON. *Abrégé de la législation des chemins de fer*.
- DALLOZ. *Manuel des transports* ; *Nouveau dictionnaire pratique* ; *Recueil Hebdomadaire (D. H.)* ; *Recueil périodique (D. ou D. P.)* ; *Répertoire pratique et suppléments*. Voir à : Chemins de fer, commissionnaire de transport, responsabilité.
- DEMOGUE. *Traité des obligations en général*.
- DUNOD. *Agenda* : les Chemins de fer.
- DUVERGIER. *Collection des lois et décrets*.
- FÉOLDE. *Du transport par chemins de fer*.
- FERRAUD-GIRAUD. *Code des transports*.
- FUZIER-HERMAN et DEMOGUE. *Code civil annoté*.
Gazette du Palais (G. P.).
Gazette des Tribunaux (G. T.).
- GODFERNEAUX. *Les grands réseaux de chemins de fer français. Aperçu sur l'évolution des chemins de fer de 1878 à 1928*.
- GUY. *De la distinction entre la faute contractuelle et délictuelle*. Thèse.
- HALLER. *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation*. Thèse.
- IMBRECQ. *Les accidents de la locomotion et la jurisprudence moderne*.
- JOSSERAND. *Des transports*, 2^e édition, 1926.

- Jurisprudence inédite* communiquée par le Contentieux commun de la Société nationale des Chemins de fer français (n. p.).
- KOFFLER. *La détermination juridique du contrat de transport*. Thèse. La Loi.
- LAME-FLEURY. *Bulletin annoté des Chemins de fer* (B. A.).
- LAMY. *Bulletin des transports* (B. T.) ; *Manuel pratique des transports par chemins de fer*, 11^e édition, 1929.
- Larousse commercial*. Voir au mot : chemins de fer.
- Larousse mensuel*, 1932-1934 : la signalisation, p. 678 ; 1935-1937 : historique des chemins de fer, p. 733.
- Larousse du XX^e siècle*. Voir au mot : chemins de fer.
- LE BESNERAIS. Etude sur la sécurité des chemins de fer. *Revue générale des Chemins de fer*, juin 1932, p. 509.
- LYON-CAEN. Notes à Sirey, 1912-I-7 et à Sirey, 1913-I-177.
- LYON-CAEN et RENAULT. *Traité de droit commercial*.
- MAZEAUD. Assimilation de la faute lourde au dol (chronique à *Dalloz hebdomadaire*, 1933, p. 49) ; *Responsabilité civile délictuelle et contractuelle*.
- MAZEN. *Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs*. Thèse.
- MOREL. *Cours de droit civil*, 2^e année (1933-1934).
- MOREL. *Cours de doctorat* : « dol, fraude, mauvaise foi dans les actes juridiques » (1936-1937) (Faculté de Droit de Paris).
- NAST. Le problème de la responsabilité civile. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1932, p. 376.
- Pandectes françaises. Répertoire. Recueil de jurisprudence et de législation*. Voir au mot : chemins de fer.
- PETRESCO. *Les droits des parents de la victime en cas d'accidents de personnes*. Thèse.
- PICARD (Alfred). *Traité des chemins de fer*, t. III.
- PLANIOL et RIPERT. *Traité élémentaire de droit civil*, t. II.
- PLANIOL, RIPERT et ESMEIN. *Traité pratique de droit civil français*, t. VI et VII.
- Rapport sur l'évolution des Chemins de fer français en 1934* présenté par M. Henri Roy, ministre des Travaux Publics, le 22 mai 1935, à M. Flandin, président du Conseil des Ministres.
- Rapport sur l'évolution des Chemins de fer français en 1935* présenté par M. Chautemps, ministre des Travaux Publics, le 25 mai 1936, à M. Sarraut, président du Conseil des Ministres.
- Revue générale des Chemins de fer*.
- RIGAUD. *Ce que doit savoir le voyageur en chemins de fer*.
- ROGER (René). *Manuel juridique, théorique et pratique des transports*, édition 1922, t. I.
- Nouveau manuel juridique, théorique et pratique des transports*, édition 1932.
- ROGER (Marcel). *La limitation conventionnelle de responsabilité dans le contrat de transport*, Thèse.
- SAINT-LETTIE. *Responsabilité et garantie*.
- SARRUT. Conclusions à Sirey, 1913-I-177 ; Note à *Dalloz périodique*, 1913-I-249.
- Semaine Juridique*, 3 décembre 1937 : les droits de la concubine.
- SIREY. *Recueil général des lois et arrêts* (S.).

SOLUS. *Cours de Procédure civile*, 1934-1935 (Faculté de Droit de Paris).

Statistiques des Chemins de fer publiées par le ministre des Travaux Publics (année 1935).

THALLER. *Traité élémentaire de droit commercial*.

VANSTEENBERGHE. *Les accidents de voyageurs et les droits des victimes*.

VASILIU. *La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs*, Thèse.

WAHL et BAUDRY-LACANTINERIE. *Traité du Louage*, t. II.

ZENS. *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes*. Thèse.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....*	I
--------------------	---

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Section I. — <i>Le transport de voyageurs par chemins de fer</i>	3
§ 1. — Historique.....	3
§ 2. — Développement et importance.....	5
Section II. — <i>Du contrat de transport par chemins de fer</i>	10
§ 1. — Sa réglementation.....	11
§ 2. — Sa nature.....	13
§ 3. — Ses caractères.....	14
§ 4. — Ses limites d'exécution.....	18

CHAPITRE PREMIER

DES OBLIGATIONS DU VOYAGEUR ET DES CAS OU SA RESPONSABILITÉ PEUT ÊTRE ENGAGÉE.

Section I. — <i>Importance du décret du 11 novembre 1917 et caractères des obligations du voyageur</i>	23
§ 1. — Notion de l'infraction à la police des Chemins de fer.....	25
§ 2. — Influence de l'inexécution des obligations du voyageur sur la responsabilité du Chemin de fer.....	27
Section II. — <i>Analyse détaillée des principales obligations du voyageur et des sanctions qui en résultent</i>	28
§ 1. — Prise du billet.....	28
1° Billets faux ou maquillés.....	29
2° Abonnements et permis.....	29
3° Validité.....	30
4° Présentation.....	31
5° Perte.....	32
6° Nouvelle procédure en cas de fraude non caractérisée.....	32
7° Influence de la situation irrégulière du voyageur sur la responsabilité du Chemin de fer en cas d'accident.....	33

§ 2. — Accès des voies et des voitures.....	34
1 ^o Interdiction de traverser les voies.....	34
2 ^o Places retenues.....	34
3 ^o Diverses interdictions concernant la police des voitures.....	36
4 ^o Trains non autorisés.....	37
§ 3. — Interdiction de pénétrer dans les voitures en sur- nombre des places indiquées et déclassement.....	37
§ 4. — Abus du signal d'alarme.....	39
§ 5. — Interdiction de descendre avant l'arrêt du train.	41
§ 6. — Obligation du voyageur de veiller à sa sauvegarde.	43
Section III. — <i>La Convention de Berne et les obligations du voyageur international</i>	44

CHAPITRE II

DE LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LES CAUSES AUTRES
QUE L'ACCIDENT DE PERSONNES

Section I. — <i>Des obligations du Chemin de fer</i>	47
§ 1. — Acceptation du transport et délivrance du billet.	48
§ 2. — Police des gares.....	49
§ 3. — Les renseignements erronés des agents.....	50
§ 4. — Le déclassement.....	52
§ 5. — Troubles dans l'occupation de la place.....	54
§ 6. — Conditions de confort et d'hygiène.....	56
§ 7. — Appel dans les gares et buffets.....	57
§ 8. — Itinéraire.....	58
§ 9. — Le registre des plaintes.....	58
Section II. — <i>La responsabilité pour retard et correspondance manquée</i>	59
§ 1. — Etablissement de la marche des trains et notion du retard.....	59
§ 2. — Existence du retard. La correspondance manquée.	61
§ 3. — Le préjudice du voyageur.....	63
§ 4. — La présomption de responsabilité du Chemin de fer. Les circonstances exonératoires.....	65
§ 5. — L'attribution des dommages-intérêts.....	69
§ 6. — Des clauses d'irresponsabilité.....	76
Section III. — <i>La Convention internationale de Berne et les obli- gations du Chemin de fer</i>	83

CHAPITRE III

DE LA RESPONSABILITÉ DANS LES ACCIDENTS DE VOYAGEURS.

Section I. — <i>L'accident de voyageurs</i>	85
§ 1. — Définition de l'accident.....	85
§ 2. — Principales causes d'accident.....	86
§ 3. — Des mesures à prendre après l'accident.....	88
Section II. — <i>De la nature juridique de la responsabilité du Chemin de fer</i>	90

Sous-section 1. — Des intérêts qu'il y a à distinguer la responsabilité contractuelle de la responsabilité délictuelle.....	91
Sous-section 2. — De l'obligation contractuelle d'amener le voyageur sain et sauf à destination.....	94
Sous-section 3. — Des conditions d'application de ce principe.....	98
§ 1. — Des personnes qui peuvent en bénéficier.....	98
1 ^o Des accidents survenus à ceux qui n'ont pas la qualité de voyageur.....	99
2 ^o Des personnes en situation irrégulière.....	100
3 ^o Situation particulière des agents de poste, du militaire, de l'employé du réseau.....	101
§ 2. — Des faits qui peuvent écarter la présomption de responsabilité.....	105
1 ^o La force majeure.....	106
2 ^o La faute de la victime.....	107
3 ^o Le fait du tiers.....	112
Sous-section 4. — Critique de l'obligation contractuelle de sécurité.....	115
Section III. — <i>Le procès en responsabilité</i>	
Sous-section 1. — Qui peut exercer l'action en responsabilité ?.....	119
§ 1. — Le voyageur blessé peut-il invoquer l'article 1382 ?.....	119
§ 2. — Droits des parents et de la concubine.....	122
Sous-section 2. — Contre qui peut être intentée l'action en responsabilité ?.....	127
§ 1. — L'agent du Chemin de fer, la S. N. C. F., l'Etat.....	127
§ 2. — Transports successifs et transports internationaux.....	129
§ 3. — Cas particuliers de l'agence de voyages et du service d'autocars en relation avec le Chemin de fer.....	129
Sous-section 3. — De la compétence.....	131
§ 1. — Compétence d'attribution.....	131
§ 2. — Compétence territoriale et théorie des gares principales.....	133
Sous-section 4. — Délai pour intenter l'action en responsabilité.....	135
Sous-section 5. — De la preuve à fournir par le voyageur.....	136
Sous-section 6. — Résultats de l'action en responsabilité au regard des accidents les plus courants.....	138
§ 1. — Chutes dans l'escalier de gare.....	139
§ 2. — Accès et traversée des voies.....	140
§ 3. — Accidents de quai.....	142
§ 4. — Fermeture des portières.....	143
§ 5. — Montée en marche.....	144
§ 6. — Personnes tombées sur la voie.....	145
§ 7. — Accidents survenant à l'intérieur des voitures.....	147
§ 8. — Croisement des trains.....	147
§ 9. — Attentat.....	148
§ 10. — Descente de wagon.....	149
Sous-section 7. — L'attribution des dommages-intérêts.....	152
§ 1. — Calcul de l'indemnité.....	152

§ 2. — Cumul d'indemnités.....	155
§ 3. — Des clauses d'irresponsabilité.....	159

CHAPITRE IV

DES DISPOSITIONS PRISES POUR AMÉLIORER LE TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR CHEMINS DE FER ET EN ASSURER LA SÉCURITÉ.

Section I. — <i>Réglementation de la Sécurité. Statistiques</i>	161
Section II. — <i>Les problèmes de la sécurité</i>	164
§ 1. — Problèmes matériels.....	164
§ 2. — Problèmes de circulation.....	165
§ 3. — Problèmes humains.....	167
§ 4. — Nouvelles réformes et réformes possibles à apporter	168
CONCLUSION	170
BIBLIOGRAPHIE	173

